Deutscher Bundestag

28. Sitzung

Bonn, den 10. März 1966

Inhalt:

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

(A) (C)

28. Sitzung

Bonn, den 10. März 1966

Stenographischer Bericht

Beginn: 9.01 Uhr

Vizepräsident Schoettle: Die Sitzung ist eröffnet.

Folgende **amtliche Mitteilungen** werden ohne Verlesung in den Stenographischen Bericht aufgenommen:

Zu den in der Fragestunde der 26. Sitzung des Deutschen Bundestages am 4. März 1966 gestellten Fragen des Abgeordneten **Hauck**, Drucksache V/339 Nr. XI/12, XI/13 und XI/14, ist inzwischen die schriftliche Antwort des Bundesministers von Hassel vom 2. März 1966 eingegangen. Sie lautet:

Zu 1) Nach Eingang der Stellungnahme des Landes Niedersachsen habe ich mich grundsätzlich für die Anlage eines **Standortübungsplatzes** (für die Garnisonen Braunschweig und Wolfenbüttel) **im Wohld-Gebiet des Landkreises Braunschweig** entschieden.

(B)

Zu 2) Es war mir noch nicht möglich, die interessierten Landes- und kommunalen Behörden von dieser Entscheidung zu unterrichten, weil die Stellungnahme der Niedersächsischen Landesregierung umfangreiche und bedeutsame Auflagen enthält, deren Auswirkungen sowohl in planungsmäßiger als auch haushaltsmäßiger Hinsicht noch geprüft werden müssen.

Diese Unterrichtung erfolgt grundsätzlich über den Herrn Niedersächsischen Minister des Innern.

Meine Mittelinstanzen sind angewiesen, mir das Ergebnis der Prüfung so schnell wie möglich vorzulegen. Mit seinem Eingang rechne ich in ca. 2 Monaten.

Unabhängig hiervon wird der Oberkreisdirektor des Landkreises Braunschweig auf seinen Wunsch hin am 21. März 1966 mit meinem zuständigen Referenten Einzelheiten besprechen können.

Zu 3) Es ist der Bundesregierung bekannt, daß im Interesse der für das Wohld-Gebiet eingeleiteten landwirtschaftlichen Sanierungsmaßnahmen die Landbeschaffung möglichst kurzfristig eingeleitet werden sollte, um für die Betroffenen klare Verhältnisse zu schaffen. Es ist nicht bekannt, daß die Betroffenen schon finanzielle Verluste erlitten haben.

Um diesen Umständen Rechnung zu tragen, bin ich bereit, die Oberfinanzdirektion Hannover vorab mit der Einleitung der Landbeschaffung zu beauftragen, obwohl ich z. Z. die Auswirkungen der Auflagen der Niedersächsischen Landesregierung noch nicht überschaue.

Zu den in der Fragestunde der 27. Sitzung des Deutschen Bundestages am 9. März 1966 gestellten Fragen des Abgeordneten **Richter**, Drucksache V/386 Nr. V/7 und V/8, ist inzwischen die schriftliche Antwort des Staatssekretärs Dr. Seiermann vom 9. März 1966 eingegangen. Sie lautet:

Zu Frage V/7. Nach Mitteilung der Deutschen Bundesbahn hat sich an ihrer Einstellung, die **Eisenbahnbrücke über den Neckar zwischen Obrigheim und Neckarelz** nicht wieder aufzubauen, nichts geändert. Da die Deutsche Bundesbahn sich auch durch die Aufnahme des durchgehenden Betriebes zwischen Meckesheim und Neckarelz keine Belebung des Verkehrsaufkommens errechnet, wird sie von rein verkehrswirtschaftlichen Überlegungen geleitet, wenn sie eine Verwirklichung dieses Projektes nicht in Betracht zieht.

Zu Frage V/8. Die Gemeinden Aglasterhausen, Daudenzell, Asbach und Mörtelstein liegen an der bestehenden Eisenbahnlinie Meckesheim—Obrigheim—Neckarelz. Sie haben alle eine besondere Haltestelle. Die Orte werden auf der Schiene werktags in beiden Richtungen zusammen von 19 Personenzügen der Strecke Meckesheim—Obrigheim bedient. Die Verbindung zwischen Obrigheim und Neckarelz wird durch 20 Bahnbusfahrten hergestellt.

Nach Angaben der Deutschen Bundesbahn sind die Züge nach dem letzten Zählergebnis nur noch schwach besetzt. Zwischen Aglasterhausen und Obrigheim wurden im werktäglichen Durchschnitt nur noch insgesamt 330 Reisende (in beiden Richtungen zusammen) gezählt.

Daneben besteht bereits eine Bahnbuslinie Meckesheim—Aglasterhausen—Obrigheim—Neckarelz— Mosbach. Auf dieser Linie sind folgende Haltestellen eingerichtet: Aglasterhausen Fa. Bott, Aglasterhausen Rathaus, Abzweig Daudenzell, Daudenzell Ort, Abzweig Mörtelstein, Asbach Schule und Abzweig Asbach.

Damit wird eine ortsnähere Bedienung gewährleistet.

Die Fahrzeiten zwischen Aglasterhausen und Obrigheim betragen auf Schiene und Straße je 15 Minuten.

Die Deutsche Bundesbahn hat mit diesem Angebot an Zug- und Busfahrten dem Verkehrsbedürfnis ausreichend Rechnung getragen.

Meine Damen und Herren, die heutige Tagesordnung soll ergänzt werden um die in der Ihnen vorliegenden Liste bezeichneten Vorlagen. Erhebt sich dagegen Widerspruch? — Das ist nicht der Fall. Die Erweiterung der Tagesordnung ist damit beschlossen.

(D)

Ich schlage vor, diese Zusatzpunkte gleich zu erledigen. — Das Haus ist einverstanden.

Dann rufe ich auf:

Beratung des Schriftlichen Berichts des Ausschusses für Wirtschaft und Mittelstandsfragen (15. Ausschuß) über den von der Bundesregierung zur Unterrichtung vorgelegten Vorschlag der Kommission der EWG für eine Verordnung des Rats über die **Festsetzung der Abschöpfungsbeträge gegenüber dritten Ländern für Schweine, Schweinefleisch und Schweinefleisch enthaltende Erzeugnisse für Einfuhren im zweiten Vierteljahr 1966**

— Drucksachen V/333, V/398 —

Berichterstatter: Abgeordneter Schmidhuber

Beratung des Schriftlichen Berichts des Ausschusses für Wirtschaft und Mittelstandsfragen (15. Ausschuß) über die von der Bundesregierung beschlossene **Zweiundzwanzigste Verordnung zur Änderung des Deutschen Zolltarifs 1966 (Zollkontingent für Zeitungsdruckpapier)**

— Drucksachen V/347, V/399 —

Berichterstatter: Abgeordneter Lange

Beratung des Schriftlichen Berichts des Ausschusses für Wirtschaft und Mittelstandsfra-

Vizepräsident Schoettle

(A)

gen (15. Ausschuß) über die von der Bundesregierung beschlossene **Dreizehnte Verordnung zur Änderung des Deutschen Zolltarifs 1966 (Zollkontingente 1966 — EGKS-Waren)**

— Drucksachen V/348, V/400 —

Berichterstatter: Abgeordneter Lange

Beratung des Schriftlichen Berichts des Ausschusses für Wirtschaft und Mittelstandsfragen (15. Ausschuß) über die von der Bundesregierung beschlossene **Verordnung über Änderung des Zollkontingents für Seelachs**

— Drucksachen V/349, V/401 —

Berichterstatter: Abgeordneter Dr. Staratzke

Wünscht einer der Herren Berichterstatter das Wort zur Begründung der Vorlagen? — Das ist nicht der Fall.

Ich lasse über die Vorlagen insgesamt abstimmen. Der Ausschuß für Wirtschaft und Mittelstandsfragen schlägt Ihnen im Falle der Vorlage Drucksache V/333 vor, von der Verordnung Kenntnis zu nehmen. In den übrigen Fällen bittet er um Zustimmung. Wer den Empfehlungen des Ausschusses zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Danke. Gegenprobe! — Enthaltungen? — Einstimmig beschlossen.

Meine Damen und Herren, wir kommen dann zu Punkt 1 der Tagesordnung, zur

Fragestunde

— Drucksachen V/386, V/387 —

(B)

Ich rufe die Frage V/15 des Herrn Abgeordneten Seibert auf:

Wann ist die Bundesregierung bereit — parallel zu den jüngsten amerikanischen Vorschriften, ab 1968 alle Otto-Motoren in Personenkraftwagen mit Filtervorrichtungen auszustatten —, § 47 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Weise zu konkretisieren, daß zum gleichen Zeitpunkt auch für alle in der Bundesrepublik Deutschland produzierten und zugelassenen Personenkraftwagen mit Otto-Motoren analoge Auflagen vorgeschrieben werden?

Ist Herr Abgeordneter Seibert anwesend? — Bitte, Herr Staatssekretär!

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Präsident, ich bitte, die beiden Fragen des Herrn Abgeordneten Seibert gemeinsam beantworten zu dürfen, da sie den gleichen Sachverhalt betreffen.

Vizepräsident Schoettle: Der Fragesteller ist einverstanden. Dann rufe ich auch die Frage V/16 des Herrn Abgeordneten Seibert auf:

Ist die Bundesregierung bereit, analoge Vorschriften zu den unter V/15 genannten für Dieselmotoren in Personenkraftwagen und Lastkraftwagen zu erlassen?

Bitte, Herr Staatssekretär!

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich hoffe, daß noch im Laufe dieses Jahres Bestimmungen in Form von Rechtsverordnungen erlassen werden können, die entsprechend den Vorschriften in den Vereinigten Staaten Grenzwerte für **schädliche Bestandteile im Abgas von Otto-Motoren** festlegen. Auch für Diesel-Motoren sind entsprechende Vorschriften in Vorbereitung. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens soll im Einvernehmen mit dem Bundesgesundheitsministerium und im Benehmen mit den Ländern und der herstellenden Industrie festgelegt werden, möglichst für das Jahr 1968.

(C)

Vizepräsident Schoettle: Herr Abgeordneter Seibert zu einer Zusatzfrage.

Seibert (SPD): Herr Staatssekretär, sind Sie nicht der Meinung, daß eine Gefährdung des Exports deutscher Automobile nach den Vereinigten Staaten eintreten kann, wenn der Termin, der 1. Januar 1968, nicht eingehalten wird?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, die Automobilindustrie ist mindestens seit 1958 — seit diesem Jahr habe ich dem Hohen Hause von Zeit zu Zeit Auskunft über den Stand der Vorbereitungen gegeben — mit diesem Problem konfrontiert. Ich glaube, es läßt sich ermöglichen, daß die Industrie sich jetzt endlich und endgültig auf die Notwendigkeit einstellt.

Vizepräsident Schoettle: Herr Abgeordneter Seibert zu einer Zusatzfrage.

Seibert (SPD): Herr Staatssekretär, ist Ihnen die Pressemitteilung bekannt, wonach der amerikanische Innenminister ausgeführt hat, daß nur die Exportmodelle der deutschen Automobilindustrie Abgasentgiftungsanlagen enthalten sollen?

(D)

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Diese Notiz ist mir bekannt, und sie hat mich veranlaßt, sofort mit dem Präsidenten des Verbandes der Deutschen Automobilindustrie Verbindung aufzunehmen. Ich werde diese Frage Anfang nächster Woche, wenn Herr Thomala von einer Auslandsreise zurückkommt, sehr ernst mit ihm besprechen.

Vizepräsident Schoettle: Noch eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Seibert.

Seibert (SPD): Herr Staatssekretär, sind Sie nicht der Meinung, daß der deutsche Staatsbürger ebenso empfindlich gegen die Abgasgifte ist wie der amerikanische Staatsbürger?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Jawohl, der Meinung bin ich.

Seibert (SPD): Und sind Sie bereit, von Regierungsseite alles Erforderliche zu tun?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Vorbehaltlos ja!

(A) **Vizepräsident Schoettle:** Herr Abgeordneter Fellermaier zu einer weiteren Frage.

Fellermaier (SPD): Herr Staatssekretär, Sie haben in der gestrigen Fragestunde festgestellt, daß es gerade bei der Automobilindustrie sehr schwierig sei, in kleine Fahrzeuge Abgasvorrichtungen einzubauen, und zwar im Gegensatz zu großen Fahrzeugen in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika. Würden Sie diese Meinung nach der Feststellung des amerikanischen Innenministers heute immer noch so aufrechterhalten?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Nein. Ich bin der Auffassung, daß es bei den kleinen Fahrzeugen schwieriger ist als bei den großen. Aber ich bin der Meinung, daß diese Frage auch bei den kleinen Fahrzeugen gelöst werden kann und gelöst werden muß.

Vizepräsident Schoettle: Keine weiteren Fragen mehr? —

Dann rufe ich die Frage V/17 des Abgeordneten Dr. Apel auf:

> Wie will die Bundesregierung die beträchtlichen Mehrbelastungen an Fahrgeld ausgleichen, die vielen Studenten dadurch entstehen, daß Studenten über 27 Jahre ab 1. März 1966 keine Fahrpreisermäßigungen auf der Bundesbahn mehr erhalten?

Die Frage wird von Herrn Abgeordneten Fellermaier übernommen.

(B) **Dr. Seiermann,** Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Präsident, ich bitte, einverstanden zu sein, daß ich die Fragen des Herrn Abgeordneten Dr. Apel, die in einem sachlichen Zusammenhang stehen, gemeinsam beantworte, wenn der Herr Abgeordnete einverstanden ist.

Vizepräsident Schoettle: Einverstanden! — Herr Abgeordneter Fellermaier, Sie sind auch einverstanden?

(Abg. Fellermaier: Ja!)

— Dann rufe ich auch die Fragen V/18 und V/19 auf:

> Wurde bei der Einschränkung der in Frage V/17 genannten Vergünstigung berücksichtigt, daß eine stattliche Anzahl von Studenten vor Aufnahme des Studiums ihrer Wehrpflicht nachkommen muß?

> Hält es die Bundesregierung für möglich, den durch die in Frage V/17 erwähnten Einschränkungen betroffenen Studenten wenigstens Arbeitermonatskarten für ihre Fahrten zwischen Universität und Wohnort zu gewähren?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, es ist Sache der Unterrichtsverwaltungen der Länder, denjenigen Studenten, die nach der Anhebung der **Tarife der Eisenbahnen** zum 1. März dieses Jahres das Fahrgeld für die täglichen Fahrten zwischen Wohnort und Hochschulort nicht mehr aufbringen können, entsprechende Zuschüsse zu gewähren. Das gilt insbesondere auch für die **Studenten im Alter von mehr als 27 Jahren,** die künftig von den Schülerzeitkarten keinen Gebrauch mehr machen können.

(C) Es ist bekannt, daß zahlreiche Studenten vor Aufnahme des Studiums ihrer **Wehrpflicht** genügen müssen und daß ein kleinerer Teil dieser Studenten infolgedessen das Studium nicht vor Vollendung des 27. Lebensjahres abschließt. Jedoch kann diese Tatsache in den Tarifen der Eisenbahnen, die im Schülerverkehr auch nach der Tariferhöhung ständig große Verluste erleiden, nicht berücksichtigt werden. Den Studenten im Alter von mehr als 27 Jahren steht die Möglichkeit offen, von den allgemein eingeführten Wochen- und Monatskarten Gebrauch zu machen, deren Lösung nicht an irgendwelche Bedingungen persönlicher Art geknüpft ist.

Ich bitte, einige Worte anfügen zu dürfen, Herr Präsident, weil sich die kommenden Fragen ebenfalls mit diesem Problem befassen und ich Wiederholungen vermeiden möchte.

Ich bitte das Hohe Haus und die Herren Abgeordneten, sich doch dessen bewußt zu sein, daß die Finanzlage der Deutschen Bundesbahn über ein Verkehrsproblem hinaus zu einem Haushaltsproblem geworden ist. Wir haben Milliardenbeträge im Haushalt für die Deutsche Bundesbahn zu leisten, und Sie werden verstehen, daß alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden müssen, Ausgaben zu sparen und die Einnahmen zu erhöhen, zumindest aber die Einnahmen im Einzelfall ungefähr den Selbstkosten anzupassen. Tatsächlich ist es so, daß nachgewiesenermaßen — nicht nur nach der Behauptung der Bundesbahn — der Personenkilometer der Bundesbahn sich auf 13 bis 14 Pf stellt. Die Schüler zahlen nach der Erhöhung 2,25 Pf. Sie haben also auch (D) heute noch einen Preisnachlaß von 74 %. Mit anderen Worten, es wird ein Viertel der Kosten durch die Einnahmen aus den Schülertarifen gedeckt, drei Viertel gehen zu Lasten der Bundesbahn, d. h. zu Lasten des Bundeshaushalts.

Vizepräsident Schoettle: Eine Zusatzfrage Herr Abgeordneter Fellermaier.

Fellermaier (SPD): Herr Staatssekretär, darf ich Sie fragen, ob die Bundesregierung keine Möglichkeit sieht, im Rahmen der allgemeinen Förderung des Zweiten Bildungsweges vielleicht durch einen anderen Etat, z. B. aus dem Bereich des Bundesministeriums für Familie und Jugend, gerade den Studenten entgegenzukommen, die im Zweiten Bildungsweg nach Vollendung des 27. Lebensjahres jetzt besonders stark und hart betroffen werden?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, zunächst bin ich der Auffassung, daß diese Förderungsmaßnahmen in den Bereich der Kulturverwaltung gehören, die Aufgabe der Länder ist. Wir haben aber trotzdem alle Möglichkeiten der Bundesressorts, insbesondere auch des Familienministeriums, erkundet und feststellen müssen, daß in keinem der Ressorts irgendwelche Etatmittel für diese Zwecke verfügbar sind.

Vizepräsident Schoettle: Noch eine Frage Herr Abgeordneter Fellermaier.

(A)

Fellermaier (SPD): Herr Staatssekretär, ist Ihnen die Antwort des Familienministeriums in einer Fragestunde des Bundestags bekannt, daß die Ausbildungszulage dann über das 27. Lebensjahr hinaus gewährt wird, wenn vorher durch Ableistung des Wehrdienstes oder des zivilen Ersatzdienstes die Bildungszeit unterbrochen worden ist? Müßte man nicht folgern, daß das, was für die Ausbildungsbeihilfe gilt, auch für die Fahrtkosten dieser betroffenen Studenten zu gelten hat?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Es ist ein ganz großer Unterschied zwischen der Ausbildungsbeihilfe, die Leistungen aus dem Kulturfonds bedeutet, und den Fahrgeldern einer Betriebsverwaltung, die durch das Gesetz gezwungen ist, ihre Ausgaben zu decken.

Vizepräsident Schoettle: Jetzt Herr Dr. Kreutzmann zu einer Zusatzfrage.

Dr. Kreutzmann (SPD): Herr Staatssekretär, ist Ihnen bekannt, daß die Studenten des Zweiten Bildungsweges, die eine Beihilfe aus dem Honnefer Modell von 200 DM erhalten, allein für die verhältnismäßig kurze Strecke von Wiesbaden nach Frankfurt jetzt 68 DM Fahrtkosten aufbringen müssen? Herr Staatssekretär, sind Sie der Meinung, daß die Länder diese Kosten noch zusätzlich tragen können, wenn sie bereits die Kosten der Mittelpunkt- und Zentralschulen aufbringen müssen und im Zonenrandgebiet die Mehrkosten, die durch Umwegfahrten

(B)

entstehen? Sind Sie nicht der Meinung, daß man im Rahmen des Honnefer Modells hier helfen müßte?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ob im Rahmen des Honnefer Modells geholfen werden kann, will ich gern noch einmal prüfen. Das ändert jedoch nichts an der Tatsache, daß primär die Etats der Länder für solche Maßnahmen zuständig sind.

Vizepräsident Schoettle: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dr. Hammans.

Dr. Hammans (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, glauben Sie nicht — es geht ja hier um die Bummelanten, denen die Schülerfahrkarten entzogen werden sollen, und nicht um diejenigen, die sich auf dem Zweiten Bildungsweg befinden —, daß man den Verwaltungen der Universitäten die Entscheidung überlassen müßte, wer ein Bummelant ist und wer es nicht ist?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich möchte zunächst etwas richtigstellen, Herr Abgeordneter. Es hat sicher nicht in der Absicht der Bundesbahn gelegen, hier in die Hochschulpolitik einzugreifen und die sogenannten Bummelanten zu bestrafen. Die Grenze von 27 Jahren ist auch in der sonstigen Gesetzgebung, sowohl in der Steuergesetzgebung wie in der Sozialgesetzgebung, festgelegt. Irgendeine Grenze muß in einer Verwaltung gesetzt werden. Nach der Statistik sind

(C)

nicht ganz 8 % der Studenten in einem Lebensalter über 27 Jahre.

Vizepräsident Schoettle: Noch eine Zusatzfrage.

Dr. Hammans (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ist Ihnen bekannt, daß gerade die Leute des Zweiten Bildungsweges betroffen werden, die man doch ausklammern müßte? Sehen Sie hier eine Möglichkeit?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich würde jede Möglichkeit ergreifen, um den Leuten des Zweiten Bildungsweges zu helfen, wenn ich im Rahmen des Bundeshaushalts eine Möglichkeit sehen würde. Wir stehen seit Jahren mit den Landesregierungen in Verbindung und bitten sie, zu prüfen, inwieweit zusätzliche Maßnahmen zum Ausgleich der notwendigen Tariferhöhungen aus den Kulturfonds bestritten werden können.

Vizepräsident Schoettle: Zu einer Zusatzfrage Herr Abgeordneter Lemmrich.

Lemmrich (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, können Sie mir sagen, wie groß die Aufwendungen sind, die entstehen würden, wenn auch die Studenten, die das 27. Lebensjahr überschritten haben, dieselben Vergünstigungen wie die Studenten unter 27 Jahren erhielten?

(D)

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Das kann ich aus dem Handgelenk nicht sagen. Ich habe gesagt, daß rund 8 % der Studenten über 27 Jahre alt sind. Wie groß die Zahl der Studenten insgesamt ist, die die Bundesbahn benützen, ist mir nicht bekannt. Vielleicht ist die Hauptverwaltung der Bundesbahn in der Lage, das festzustellen. Ich werde das veranlassen.

Vizepräsident Schoettle: Noch eine Zusatzfrage.

Lemmrich (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, glauben Sie, daß es sehr sinnvoll ist, die Studenten in zwei Gruppen zu teilen, wobei man insbesondere die Gruppe derjenigen trifft, die schon dadurch, daß sie als Soldaten dem Vaterland ihren Dienst leisten, gegenüber jenen ins Hintertreffen kommen, die aus unterschiedlichen Gründen diesen Dienst nicht zu leisten haben?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, die Trennung in Gruppen hat immer bestanden. Bis vor kurzem lag im Bahnbusverkehr die Grenze bei 25 Jahren, sie ist dann auch auf 27 Jahre erhöht worden. Ich teile grundsätzlich Ihre Auffassung, daß vor allem dann, wenn ein Fall der Bedürftigkeit gegeben ist, den jungen Leuten geholfen werden sollte. Ich sehe aber im Rahmen des Bundeshaushalts keine Möglichkeit. Jede zusätzliche Tarifermäßigung bei der Bundesbahn — das wissen Sie als Mitglied des

Staatssekretär Dr. Seiermann

(A) Verkehrsausschusses ganz genau — macht sich im Bundeshaushalt bemerkbar. Wenn wir der Bundesbahn eine Auflage machten, das zu tun, würde sie das nur nach Maßgabe des § 28 a des Bundesbahngesetzes können, d. h. wenn die entsprechenden Mindereinnahmen aus der Bundeskasse vergütet würden.

Vizepräsident Schoettle: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Dr. Rau.

Dr. Rau (SPD): Herr Staatssekretär, verstehe ich Sie richtig, daß die Bundesregierung die Absicht hat, diese neue Regelung bei der Bundesbahn widerspruchslos hinzunehmen, und damit zuläßt, daß ihre vorrangigen politischen Ziele auf dem Gebiete der Überwindung des Bildungsnotstands in unserem Lande durchkreuzt werden? Es ist doch wohl bekannt, daß es nicht möglich ist, allen, die davon betroffen sind, auch wenn sie in finanziell schwieriger Lage sind, durch Stipendien und dergleichen zu helfen.

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, auch diese Tarifmaßnahme ist vor ihrer Einführung, wie es das Bundesbahngesetz vorschreibt, mit den Landesregierungen besprochen worden. Die Landesregierungen sind Träger der Kulturhoheit. Sie haben gegen diese Maßnahme keinen Einspruch erhoben. Ich weiß, daß die Bundesbahn diese Frage sehr eingehend geprüft hat, daß sie sich aber auch in Kenntnis der Bedenken, (B) die vorgetragen worden sind, nicht entschließen konnte, auf sie zu verzichten.

Vizepräsident Schoettle: Zu einer weiteren Zusatzfrage Abgeordneter Josten.

Josten (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ist Ihnen bekannt, daß sich der Protest dieser Studentengruppen gegen die jetzige Regelung hauptsächlich darauf stützt, daß hier eine ungleiche Behandlung vorliege, durch die sich beispielsweise der Preis einer Monatskarte fast vervierfache?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich glaube, da liegt ein Mißverständnis vor. Eine Vervierfachung der Preise tritt nach meiner Kenntnis der Tarife nur bei Geschwister-Schülerkarten ein, und zwar dort, wo die Geschwisterermäßigung vorübergehend bereits für das erste Kind gegeben wurde. Aber wenn Sie berücksichtigen, daß nach der bisherigen Tariflage für den Personenkilometer 0,65 Pfennig berechnet wurden bei einem Selbstkostenpreis von 13 bis 14 Pfennig, dann werden Sie zugeben, daß es sich bei diesen 0,65 Pfennig je Personenkilometer nur um eine Anerkennungsgebühr und praktisch nicht um einen Tarifpreis gehandelt hat.

Vizepräsident Schoettle: Noch eine Frage des Abgeordneten Josten.

Josten (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, wären Sie bereit, einen Musterfall zu überprüfen, der einen (C) Studenten aus Andernach betrifft, welcher bisher ein monatliches Fahrgeld von 26,80 DM zahlte und jetzt 92 DM zahlen muß, während sein monatliches Einkommen nach dem Honnefer Modell 250 DM beträgt und er eine Familie mit drei Kindern zu versorgen hat? Ich würde Ihnen gern die Unterlagen zuschicken.

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich will das gern überprüfen. Ich will diesen Fall auch gern dem zuständigen Kultusministerium des Landes zur Kenntnis bringen und gleichzeitig auf das Schreiben unseres Herrn Ministers an die Landesregierungen verweisen, worin wir gebeten haben, diese Dinge im Auge zu behalten und entsprechende Maßnahmen zu treffen.

Vizepräsident Schoettle: Ich darf eine Zwischenbemerkung machen, meine Damen und Herren. Bei einem so plötzlichen Überfall von Wortmeldungen, wie er sich hier ereignet hat, ist es dem amtierenden Präsidenten nur möglich, das zu notieren, was er sieht, und ich kann nicht alle sehen. — Entschuldigen Sie, Herr Bechert, Sie sind gar nicht dran, Sie sind der letzte von allen. Ich muß eine gewisse Reihenfolge einhalten und außerdem vielleicht sogar auf eine gewisse Dosierung der Fragesteller achten, damit nicht alle Fragen nur von einer Seite kommen.

Jetzt hat Frau Abgeordnete Freyh das Wort.

(D) **Frau Freyh** (SPD): Herr Staatssekretär, wie unterscheidet sich denn der Kilometerpreis einer Studentenmonatskarte von dem einer normalen Monatskarte?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Die Monatskarte wird, wie Sie wissen, seit einigen Jahren allgemein, d. h. ohne Prüfung der Voraussetzungen, gewährt. Der Preis beträgt jetzt 4,5 Pf je Kilometer bei einem Selbstkostenpreis der Bundesbahn zwischen 13 und 14 Pf.

Vizepräsident Schoettle: Noch eine Frage der Abgeordneten Frau Freyh.

Frau Freyh (SPD): Darf ich Sie bitten, meine Frage ausführlicher zu beantworten. Denn ich habe erfahren wollen, wie sich der Preis einer normalen Monatskarte von dem einer Studentenmonatskarte unterscheidet.

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Es gibt nur noch normale Monatskarten. Wir hatten früher den Unterschied zwischen Schülermonatskarten, Arbeitermonatskarten und sonstigen Monatskarten; im Zuge der Vereinfachung der Verwaltung ist vor einigen Jahren bereits — ich kann jetzt nicht genau das Jahr sagen — die einheitliche Monatskarte mit einem Preis, wie ich eben sagte, von 4,5 Pf je Kilometer — bisher 4 Pf — festgesetzt worden.

(A)

Vizepräsident Schoettle: Noch eine Frage, Herr Abgeordneter Peters.

Peters (Norden) (SPD): Herr Staatssekretär, aus welchem Grunde erfolgt die Altersbegrenzung auf 27 Jahre und nicht etwa auf 25 oder 30 Jahre?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Weil die Altersgrenze von 27 Jahren — ich habe das bereits erwähnt — in einer Reihe von Steuer- und Sozialgesetzen als obere Grenze festgelegt ist.

Vizepräsident Schoettle: Noch eine Frage, Herr Abgeordneter Peters.

Peters (Norden) (SPD): Herr Staatssekretär, glaubt die Bundesregierung, daß diese Altersbegrenzung mit dem Gleichheitsprinzip des Grundgesetzes in Einklang zu bringen ist?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich glaube, ja.

Vizepräsident Schoettle: Dann Herr Abgeordneter Dr. Hellige.

Dr. Hellige (FDP): Herr Staatssekretär, sind Sie der Meinung, daß über Maßnahmen zur Bewältigung des Bildungsnotstandes am Fahrkartenschalter oder an anderer, dafür vielleicht geeigneterer Stelle, entschieden werden sollte?

(B)

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Die geeignete Stelle ist die Kultusverwaltung des Landes. Ich habe das heute bereits wiederholt zum Ausdruck gebracht.

Vizepräsident Schoettle: Jetzt noch eine Frage, Herr Abgeordneter Dr. Klepsch.

Dr. Klepsch (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, inwieweit entsprechen diese Maßnahmen den familienpolitischen Vorstellungen und der bisher geübten Politik der Bundesregierung.

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Wenn familienpolitische Erwägungen eine Änderung dieser Maßnahme erforderlich machen sollten, würde das zuständige Ministerium die Aufgabe haben, die entsprechenden Mittel in seinem Etat zu beantragen.

Vizepräsident Schoettle: Noch eine Frage, Herr Abgeordneter Dr. Klepsch.

Dr. Klepsch (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ist, bevor diese Maßnahme in Kraft gesetzt wurde, darüber mit den zuständigen Stellen der Länder und den übrigen in Betracht kommenden Stellen in der Bundesregierung beraten worden oder sind diese in Kenntnis gesetzt worden?

(C)

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ja, das ist geschehen.

Vizepräsident Schoettle: Herr Abgeordneter Regling.

Regling (SPD): Herr Staatssekretär, darf ich auf Grund Ihrer Antworten, die dahin gingen, daß Sie alle Maßnahmen befürworten würden, die für Studenten über 27 Jahre Erleichterungen bringen, fragen: Hat sich die Regierung für die Übergangszeit — diese Studenten haben ja nur kurzfristig von der Erhöhung erfahren — keine Gedanken darüber gemacht, welche Hilfe jetzt sofort gegeben werden könnte? Es handelt sich doch immerhin nicht um Einzelfälle, wie hier gesagt wurde, sondern ich könnte Ihnen auch Fälle nennen — —

Vizepräsident Schoettle: Sie dürfen fragen, nicht Feststellungen treffen.

Regling (SPD): Ich frage, ob Ihnen bekannt ist, daß diese Preiserhöhungen, die vom Kollegen Josten schon genannt worden sind und auch auf anderen Linien bekannt sind, zwischen Lübeck und Hamburg einen Mehrpreis von 60 DM, zwischen Lübeck und Kiel einen solchen von 67 DM ausmachen. Was sollen die Studenten jetzt machen, wenn Sie nur sagen, daß Maßnahmen später befürwortet werden sollen? Ich frage also: Hat die Bundesregierung nicht daran gedacht, was jetzt in diesem Moment geschehen soll, da die Studenten vor der Entscheidung stehen, zu zahlen oder mit dem Studium aufzuhören?

(D)

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, ich habe bereits zum Ausdruck gebracht, daß die Landesregierungen rechtzeitig über die bevorstehenden Änderungen unterrichtet worden sind. Deren Aufgabe ist es, hier tätig zu werden. Ich kann immer nur wiederholen; wir haben im Bundeshaushalt keinen Titel für solche Maßnahmen.

Vizepräsident Schoettle: Jetzt hat noch Herr Abgeordneter Dr. Bechert das Wort zu einer Frage.

Dr. Bechert (Gau-Algesheim) (SPD): Herr Staatssekretär, darf ich Sie darauf aufmerksam machen, wie Herr Regling soeben schon betont hat — —

Vizepräsident Schoettle: Nein, Sie dürfen niemand aufmerksam machen, Sie müssen eine Frage stellen.

Dr. Bechert (Gau-Algesheim) (SPD): Herr Staatssekretär, ist Ihnen bekannt, daß es sich bei diesem neuen Tarif nicht nur ausnahmsweise, wie Herr Josten dargelegt hat, sondern in der Regel um Erhöhungen zwischen dem Drei- und Vierfachen handelt?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Das stimmt nicht, Herr Abgeordneter. Die durchschnittlichen Erhöhungen habe

Staatssekretär Dr. Seiermann

(A) ich Ihnen mitgeteilt. Wenn, wie bei dieser einen Kategorie der Geschwisterermäßigung, eine Erhöhung auf das Vierfache eintritt, dann vergleichen Sie nicht Preise oder Tarife miteinander, sondern eine bisherige Anerkennungsgebühr mit einem auch heute noch um 75 % reduzierten Tarif.

Vizepräsident Schoettle: Eine Zusatzfrage.

Dr. Bechert (Gau-Algesheim) (SPD): Herr Staatssekretär, ist Ihnen bekannt, daß z. B. für die Strecke München—Augsburg — D-Zug — der alte Preis bei 38,20 DM lag und daß er für die Schüler über 27 Jahre, also auch für Studenten über 27 Jahre, jetzt 110 DM beträgt, daß das für Ulm—Stuttgart — Eilzug — so aussieht: 28,20 DM gegenüber 110 DM, für Ulm—München — D-Zug — 66 DM gegenüber 110 DM, für München—Landshut 7,80 DM gegenüber 25 DM im Eilzug und gegenüber 46 DM im D-Zug? Ich könnte noch mehr Beispiele nennen.

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, ich halte das für möglich; ich kann die Zahlen im Augenblick nicht nachprüfen. Aber Sie wenden sich an die falsche Stelle, wenn Sie sich hier an die Bundesregierung wenden. Sie müssen sich an die Stellen wenden, die für die Förderung der kulturellen Einrichtungen für die Schüler und Studenten in erster Linie zuständig sind.

(B) **Vizepräsident Schoettle:** Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Rawe.

Rawe (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, können Sie uns sagen, wie die Abstimmung zu der Tariferhöhung im Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn ausgesehen hat? Ist Einstimmigkeit erzielt worden, oder hat es nur eine Mehrheitsentscheidung gegeben?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, das kann ich leider nicht sagen. Auch wenn ich es wüßte, wäre ich nicht berechtigt, darüber Auskunft zu geben.

(Abg. Rawe: Das wäre für uns sehr interessant gewesen!)

Vizepräsident Schoettle: Meine Damen und Herren, ich glaube, das ist reichlich erörtert worden. Man kann ja der Meinung sein, daß man eine solche Frage in der einen Stunde nicht in allen Einzelheiten klären kann. Ich glaube, wir sind hier an die Grenze dessen gekommen, was in der Fragestunde möglich ist.

Ich rufe die Frage V/20 des Abgeordneten Dr. Hammans auf:

> Was gedenkt der Bundesverkehrsminister zu tun, um die ausgesprochene Härte für die Erwachsenen, die über den 2. Bildungsweg (Abendgymnasium, Institut zur Erlangung der Hochschulreife) zum Hochschulstudium kommen oder gekommen sind, zu mildern, die dadurch entstand, daß es seit dem 1. März 1966 keine Schülerfahrkarten mehr bei der Deutschen Bundesbahn für Schüler und Studenten gibt, die über 27 Jahre alt sind?

(C) Ist diese Frage nicht bereits durch die Behandlung der vorhergehenden Fragen erledigt? Das will mir fast so scheinen. Glauben Sie, daß Sie noch etwas Neues dazu zu sagen haben, Herr Staatssekretär?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich habe nichts Neues dazu zu sagen, Herr Präsident.

Vizepräsident Schoettle: Dann wollen wir sie als erledigt betrachten. Das dürfte wohl auch für die Frage V/21 des Abgeordneten Dr. Hammans gelten:

> Ist dem Bundesverkehrsminister bekannt, daß gerade die Schüler und Studenten des 2. Bildungsweges oft große Entfernungen zurückzulegen haben, meist verheiratet sind und natürlich häufig in ihren Familien sein möchten?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Das gilt auch hier, Herr Präsident.

Vizepräsident Schoettle: Dann komme ich zu der Frage V/22 des Abgeordneten Regling:

> Ist die Bundesregierung bereit, für die Studierenden, die über den 2. Bildungsweg bis zum Abschluß ihres Studiums in der Regel das 27. Lebensjahr überschreiten, die Einschränkungen der bisherigen Fahrpreisermäßigungen bei der Bundesbahn, insbesondere aber die dabei geschaffene Altersgrenze, die für diesen Personenkreis eine erhebliche Mehrbelastung bedeutet, rückgängig zu machen bzw. eine anderweitige entsprechende Regelung zu treffen, so daß ein Abbruch des Studiums aus diesem Grunde vermieden werden kann?

Ist diese Frage nicht ebenfalls erledigt, Herr Abgeordneter Regling?

(D) **Regling** (SPD): Ja.

Vizepräsident Schoettle: Nach Ihrer Meinung ja.

Dann rufe ich die Frage V/23 der Abgeordneten Frau Dr. Hubert auf:

> Ist sich die Bundesregierung darüber klar, daß durch die neuen Tarifbestimmungen im Personenverkehr, durch die Fahrpreisermäßigung für Studierende nur bis zum vollendeten 27. Lebensjahr gewährt werden soll, vor allem Studierende des sogenannten Zweiten Bildungsweges benachteiligt werden?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Hier gilt dasselbe, Herr Präsident. Ich kann nichts Neues dazu sagen.

Vizepräsident Schoettle: Ich muß also hier den Buchhalter spielen, um festzustellen, was erledigt ist. Die Frage V/24 des Herrn Abgeordneten Reichmann dürfte aber etwas Neues enthalten.

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Jawohl.

Vizepräsident Schoettle: Ich rufe diese Frage auf:

> Ist der Bundesregierung bekannt, daß die B 315 in ihrem derzeitigen Zustand nicht in der Lage ist, den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen, der durch die Einstellung des Personenreiseverkehrs auf der Nebenbahn Kappel—Gutachbrücke—Bonndorf entstehen würde?

Herr Staatssekretär, bitte!

(A)

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Präsident, darf ich die Fragen des Herrn Abgeordneten Reichmann zusammen beantworten?

Vizepräsident Schoettle: Wenn der Herr Abgeordnete einverstanden ist, dann ja.

Reichmann (FDP): Ich bin einverstanden.

Vizepräsident Schoettle: Sie sind einverstanden, gut. Ich rufe dann noch die Fragen V/25 und V/26 des Herrn Abgeordneten Reichmann auf:

Ist die Bundesregierung bereit, die Genehmigung zur Einstellung des Personenreiseverkehrs auf der Nebenbahn Kappel—Gutachbrücke—Bonndorf so lange zu versagen, bis die B 315 derart instandgesetzt ist, daß sie ohne Bedenken und Gefahren auch von zahlreichen Omnibussen benutzt werden kann?

Könnte bei einer Stillegung des Reisezugverkehrs auf der Nebenstrecke Kappel—Gutachbrücke—Bonndorf wenigstens sichergestellt werden, daß die Touropa-Reisezüge und die Kindererholungs-Sonderzüge weiterhin nach Lenzkirch und Bonndorf geleitet werden können?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Der **Personenverkehr der Nebenbahnlinie Neustadt—Bonndorf** wird schon jetzt zum überwiegenden Teil durch Omnibusse auf der Straße abgewickelt, wobei bislang noch keine Schwierigkeiten bekanntgeworden sind, die auf den bestehenden Straßenzustand zurückzuführen wären. Bei einer vollkommenen Einstellung des Schienenpersonenverkehrs zwischen Neustadt und Bonndorf wird der Einsatz von zwei weiteren Omnibuspaaren notwendig. Dieser geringfügigen Mehrbelastung

(B)

wird die Bundesstraße 315 auf dem betroffenen Straßenabschnitt mit Sicherheit gerecht werden können.

Vizepräsident Schoettle: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Reichmann.

Reichmann (FDP): Herr Staatssekretär, ist der Bundesregierung bekannt, daß die gesamte Strecke, die stillgelegt werden soll, im Fördergebiet liegt und die Stillegung das Gegenteil der Förderungsmaßnahmen, nämlich eine Schwächung des Gebietes, zur Folge hätte?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, ich weiß, daß die Fragen im Zusammenhang mit der Stilllegung dieser Strecke gegenwärtig von der Deutschen Bundesbahn mit dem Land Baden-Württemberg erörtert werden, wie es nach dem Bundesbahngesetz vorgeschrieben ist. Über das Ergebnis dieser Aussprache ist mir noch nichts bekannt. Die Stellungnahme der Landesregierung wird aber natürlich bei einer etwaigen Entscheidung zu berücksichtigen sein.

Vizepräsident Schoettle: Keine weiteren Zusatzfragen.

Dann kommen wir zur Frage V/27 des Herrn Abgeordneten Josten:

Wie weit wurde der Plan der Deutschen Bundesbahn, an Bahnhöfen die **Bahnsteigsperren** aufzuheben, bisher verwirklicht?

Bitte, Herr Staatssekretär!

(C)

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Von den rund 6800 Bahnhöfen der Bundesbahn haben 3500, also etwa 51 %, keine Sperreneinrichtungen mehr. Auf 1000 weiteren Bahnhöfen, also etwa 15 % der Gesamtzahl, werden nur noch gelegentlich stichprobenweise Kontrollen durchgeführt. Auf den verbleibenden 2300 wichtigeren Bahnhöfen, also etwa 34 % der Gesamtzahl, wird zeitweise auf eine Sperrenbesetzung verzichtet. Vor allem die Ausgangssperren sind auch auf den größeren Bahnhöfen nicht mehr regelmäßig besetzt.

Vizepräsident Schoettle: Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Josten.

Josten (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, bis zu welchem Zeitpunkt ist mit einer totalen Aufhebung der Bahnsteigsperren der Bundesbahn zu rechnen?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Mit einer totalen Aufhebung der Bahnsteigsperren ist wohl nicht zu rechnen, Herr Abgeordneter. Sie wissen, daß auch in den Ländern, in denen die Sperren bereits seit Jahren oder Jahrzehnten aufgehoben sind, wie z. B. in England und in der Schweiz, an bestimmten Tagen, sei es an Feiertagen, sei es aus sonstigen Anlässen, auch dort die Bahnsteigkontrolle durchgeführt wird.

Die Bundesbahn führt, wie ich aus den Unterlagen ersehe, im Augenblick gerade eine Rundfrage bei allen in Betracht kommenden Stellen der Verwaltung durch, um sich ein genaues Bild der Zustände bei ihren, wie ich gesagt habe, rund 6800 Bahnhöfen zu verschaffen. Die Hauptverwaltung erwartet, daß ihr in etwa 14 Tagen vollständige Angaben vorliegen. Bei der Beantwortung der jetzt gestellten Frage ist sie noch von Schätzungen ausgegangen, die im Februar aufgestellt wurden. Sobald das Ergebnis dieser Generalrundfrage vorliegt, will ich Sie gern darüber unterrichten.

(D)

Ich bitte zu berücksichtigen, daß bei der Bundesbahn noch eine zwar erfreulicherweise nicht mehr so große, aber immerhin noch eine Anzahl von Schwerbeschädigten beschäftigt ist, die nur in diesem Dienst beschäftigt werden können. Das ist natürlich kein Grund, die Sperren grundsätzlich in größerem Umfang aufrechtzuerhalten. Aber, wie gesagt, zu gewissen Stunden und auf gewissen Bahnhöfen wird man für absehbare Zeit nicht völlig auf die Sperren verzichten können.

Vizepräsident Schoettle: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Josten.

Josten (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, welche Erfahrungen wurden seit dem 1. September vergangenen Jahres gemacht, also seit dem Inkrafttreten verschärfter Bestimmungen bezüglich der **Schwarzfahrer?**

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Die Zahl der Schwarzfahrten ist bei Einführung der Gebühr von 20 DM zunächst

(A) schlagartig zurückgegangen. Die letzten der Hauptverwaltung der Bundesbahn vorliegenden Meldungen besagen allerdings, daß die Zahl wieder zunimmt. Allerdings ist nicht ganz geklärt — ich gebe das zu, Herr Abgeordneter —, inwieweit diese Zunahme auf vermehrte Schwarzfahrten und inwieweit sie vielleicht auf verstärkte Kontrollen zurückzuführen ist.

Vizepräsident Schoettle: Herr Abgeordneter Ravens, eine weitere Zusatzfrage.

Ravens (SPD): Herr Staatssekretär, ist es etwa auf die hohe Zahl von Schwarzfahrern zurückzuführen, daß auf dem **Bahnhof Bonn** selbst bis in die späten Abendstunden hinein die Ausgangssperren immer noch besetzt sind, wobei die Offenhaltung von zwei Sperren — mehr sind es dort nämlich nicht — bei Einlaufen eines jeden Zuges zu erheblichen Verstopfungen führt?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, auch mir persönlich ist aufgefallen, daß die Sperren in Bonn noch verhältnismäßig lange und oft besetzt sind. Ich habe rückgefragt und mir sagen lassen, daß die Bahnsteigsperrenbeamten in Bonn wegen des verhältnismäßig großen Anteils von ankommenden und abfahrenden Ausländern auch sehr stark für Auskunftszwecke in Anspruch genommen werden und daß darauf dieser etwas anomale Zustand zurückzuführen ist. Ich will aber diese Frage gern noch

(B) einmal besonders aufgreifen.

Ravens (SPD): Herr Staatssekretär, würden Sie bei diesen Besprechungen unter Umständen darauf hinweisen, daß die Ausgangssperren von der Kontrolle freibleiben sollten, daß man aber, um dem Petitum der Bundesbahn nachzukommen, eine entsprechende Auskunftsstelle einrichten könnte?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ja, die Auskunftsstelle ist natürlich da, aber erfahrungsgemäß gehen die Reisenden zu dem ersten, den sie in Uniform sehen, und das ist meistens der Sperrenbeamte. Aber, wie gesagt, ich will diese Frage für Bonn noch einmal besonders untersuchen lassen.

Vizepräsident Schoettle: Keine weiteren Fragen.

Ich rufe die Frage V/28 des Herrn Abgeordneten Seidel auf:

> Ist es richtig, daß die Weiterführung des Rhein-Main-Donau-Kanals von Nürnberg nach Regensburg von der Bundesregierung noch nicht entschieden und von den Ergebnissen einer Studie des Bundesverkehrsministeriums abhängig ist?

Der Herr Staatssekretär hat das Wort.

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, der Main-Donau-Staatsvertrag vom 13. Juni 1921 umfaßt die gesamte **Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße.** Die Durchführung dieses Vertrages ist daher von

(C) einer weiteren Studie nicht abhängig. Der Baubeschluß für die Teilstrecke Nürnberg—Regensburg ist jedoch noch nicht gefaßt.

Vizepräsident Schoettle: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Seidel.

Seidel (SPD): Herr Staatssekretär, beruht die Ausweisung des Tit. 820 in Einzelplan 12 Kap. 03 als Leertitel auf Vereinbarungen zwischen der Bundesregierung und der Bayerischen Staatsregierung, oder ist dieser Titel einseitig durch die Bundesregierung geschaffen worden?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, ich kann Ihnen sagen, daß über die Finanzierung bis Nürnberg eine Finanzvereinbarung zwischen Bund und Land im beiderseitigen Einvernehmen zustande gekommen ist.

Vizepräsident Schoettle: Noch eine Frage, Herr Abgeordneter Seidel.

Seidel (SPD): Herr Staatssekretär, welchen Anlaß hat aber die Bundesregierung gegeben, der den bayerischen Wirtschaftsminister Dr. Schedl zu der Feststellung veranlaßte, die Bayerische Staatsregierung fühle sich bei der Finanzierung der Großschiffahrtsstraße durch die Bundesregierung unfreundlich behandelt?

(D)

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, bei allen Finanzierungsverhandlungen werden sich Stadien ergeben, wo ein Teil sich unfreundlich behandelt fühlt. Das schließt nicht aus, daß man sich dann doch verständigt.

Vizepräsident Schoettle: Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Lemmrich.

Lemmrich (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, haben die Verhandlungen zwischen der Bundesregierung und dem Freistaat Bayern über die Weiterführung des Rhein-Main-Donau-Kanals von Nürnberg nach Regensburg, für die der Deutsche Bundestag der Bundesregierung vor acht Monaten den Auftrag gegeben hat, bereits begonnen?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, den Regierungsverhandlungen müssen erst Sachbesprechungen der Verwaltungen vorangehen, und diese Besprechungen sind im Gange. Ich hoffe, daß wir im Laufe dieses Jahres zu einer Vereinbarung kommen.

Vizepräsident Schoettle: Noch eine Frage.

Lemmrich (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, können Sie einen genaueren Zeitpunkt angeben, wann diese Verhandlungen offiziell von der Bundesregierung aufgenommen werden?

(A)

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Nein, das kann ich im Augenblick nicht. Sie dürfen aber versichert sein, daß ich mich um einen möglichst baldigen Termin bemühen werde.

Vizepräsident Schoettle: Eine weitere Frage, Herr Abgeordneter Lautenschlager.

Lautenschlager (SPD): Herr Staatssekretär, was hat die Bundesregierung veranlaßt, das **Nord-Süd-Kanal-Projekt** großzügiger, nämlich um zwei Drittel der Bausumme — das sind 2,24 Milliarden DM —, und in einem wesentlich kürzeren Zeitraum zu fördern als das Rhein-Main-Donau-Kanal-Projekt, für das im Haushaltsjahr 1966 nur Kapitaldienstmittel von 10 Millionen DM und die halben Kapitaldienstmittel für 3,5 Millionen DM Darlehen vorgesehen sind?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, Sie dürfen diese beiden Kanalprojekte nicht miteinander vergleichen. Die Finanzierung der norddeutschen Wasserstraßen und die der süddeutschen Wasserstraßen stehen auch keineswegs in einem unmittelbaren Zusammenhang.

Vizepräsident Schoettle: Noch eine Frage, Herr Abgeordneter Lautenschlager.

(B)

Lautenschlager (SPD): Herr Staatssekretär, ist die Bayerische Staatsregierung — ich frage jetzt umgekehrt wie Herr Kollege Lemmrich — in letzter Zeit — ich denke da an einen Zeitraum von einem Dreivierteljahr — an die Bundesregierung wegen der Finanzierung und Verwirklichung des endgültigen Ausbaus des Rhein-Main-Donau-Kanals einschließlich des Ausbaus der Donaustrecke von Kelheim bis Platting herangetreten mit dem Ziel, darüber einen detaillierten Vertrag abzuschließen?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Das ist der Fall. Wir haben laufend Gespräche. Ich muß sagen, daß sich die Bayerische Staatsregierung dieses Projekt sehr angelegen sein läßt und nicht nur einmal, sondern bereits wiederholt vorstellig geworden ist.

Vizepräsident Schoettle: Keine weitere Zusatzfrage.

Ich rufe die nächste Frage, die Frage V/29 des Herrn Abgeordneten Killat, auf:

> Bis zu welchem Alter werden Fahrpreisermäßigungen für Kinder auf den Eisenbahnen in Österreich, der Schweiz und Italien gewährt?

Herr Staatssekretär, bitte!

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Präsident, darf ich die Fragen des Herrn Abgeordneten Killat gemeinsam beantworten?

(Abg. Killat: Einverstanden!)

(C)

Vizepräsident Schoettle: Einverstanden. Dann rufe ich auch die Frage V/30 des Herrn Abgeordneten Killat auf:

> Ist die Bundesregierung bereit, sich im Rahmen der staatlichen Familienpolitik dafür zu verwenden, daß auch in Deutschland für die Benutzung der Eisenbahnen bei Kindern die Altersgrenze heraufgesetzt wird wie in den unter V/29 genannten Ländern?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Eine **Ermäßigung für Kinder** in Höhe von 50 % wird in der Schweiz bis zum 16., in Österreich und Italien bis zum 14. Lebensjahr gewährt.

Gegenwärtig ist nicht daran gedacht, bei den deutschen **Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs** die Altersgrenze von 10 Jahren heraufzusetzen. Angesichts der auch nach der Tarifanhebung noch fortbestehenden großen Unwirtschaftlichkeit des Personenverkehrs ist für zusätzliche Ermäßigungen leider kein Raum.

Vizepräsident Schoettle: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Killat.

Killat (SPD): Herr Staatssekretär, halten Sie es nicht für erstrebenswert, daß man aus gesundheits- und auch aus familienpolitischen Gründen den Familien mit Kindern verbilligte Reisen auf der Bundesbahn ermöglicht, wie es in den sogenannten klassischen Reiseländern im Süden Europas geschieht?

(D)

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, ich glaube, Sie dürfen die Frage des familienpolitischen Einschlags der Tarife nicht nur nach dieser Tarifstelle beurteilen. Wenn Sie einen Vergleich zwischen den allgemein gewährten Ermäßigungen für soziale und familienpolitische Zwecke zwischen der Bundesrepublik und den von Ihnen in Ihrer Frage und von mir genannten Ländern ziehen, dann werden Sie feststellen, daß in summa die Zahl der Ermäßigungen für diese Zwecke in der Bundesrepublik immer noch die größte von allen europäischen Staaten ist.

Vizepräsident Schoettle: Noch eine Frage, Herr Abgeordneter Killat.

Killat (SPD): Herr Staatssekretär, ist Ihnen nicht bekannt, daß außer in den von mir genannten Ländern beispielsweise auch in den skandinavischen Ländern nicht nur diese Reiseverbilligung für Kinder bis zum 14. oder 16. Lebensjahr gewährt wird, sondern auch die Freifahrt für Kinder nicht wie bei uns nur bis zum 4., sondern bis zum 6. Lebensjahr gewährt wird, und glauben Sie nicht, daß das ein Beispiel ist, dem wir uns aus familienpolitischen Gründen anschließen sollten?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, ich verweise auf das, was ich eben gesagt habe, daß Sie nicht nur diese Tarifstelle heranziehen können. Im übrigen wäre ich, wenn wir in der Finanzlage der schweizerischen Bundesbahn oder der schwedischen

Staatssekretär Dr. Seiermann

(A) Staatsbahnen wären, auch bereit, in dieser Frage einen gewissen Druck auf die Bundesbahn auszuüben. Aber auch die Finanzlage ist in keiner Weise vergleichbar.

Vizepräsident Schoettle: Eine weitere Frage, Herr Abgeordneter Killat.

Killat (SPD): Herr Staatssekretär, halten sie es nicht auch aus verwaltungstechnischen Gründen und aus Gründen der Harmonisierung für zweckmäßig, einmal im Rahmen der europäischen Regionalkonferenzen für die Eisenbahn diese Frage anzupacken, um in dieser Beziehung eine Gleichmäßigkeit herbeizuführen? Denn jetzt haben wir es mit gespaltenen Tarifen zu tun, die beim Überschreiten der Grenzen immer wieder in Erscheinung treten und unsere Bürger darauf aufmerksam machen, daß wir hier eine sehr unzweckmäßige, verteuernde Regelung haben, die die Familien trifft.

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, ich weiß, daß der Versuch einer Vereinheitlichung dieser Tarifbestimmungen bereits wiederholt unternommen wurde, daß aber bisher nur sehr unzulängliche Rahmenbestimmungen zustande gekommen sind. Ich bin überzeugt, daß die Bundesbahn sich einer allgemeinen Regelung z. B. für ganz Europa oder für Westeuropa anschließen würde. Es wird aber zu überlegen sein, ob bei einer solchen Gesamtregelung per Saldo nicht eine Schlechterstellung herbeigeführt wird, weil nämlich dann vielleicht auf den (B) sonstigen Tarifgebieten, auf denen die Bundesbahn, wie gesagt, zusätzliche Vergünstigungen gewährt, diese Vergünstigungen in Wegfall kommen.

Vizepräsident Schoettle: Ich glaube, Sie haben keine Frage mehr, Herr Abgeordneter. Sie hatten zwei Fragen und vier Zusatzfragen. Einmal muß es ein Ende haben. Ich muß mich an die Geschäftsordnung halten.

Killat (SPD): Ich glaube, ich habe nur drei gestellt. — Herr Staatssekretär, sind Sie nicht doch bereit, in Anbetracht der sehr unterschiedlichen und für die Familien in der Bundesrepublik nachteiligen Regelung sich im Kabinett dafür einzusetzen, daß aus familienpolitischen Gründen Erwägungen angestellt werden, ob man diese Frage nicht in einem positiveren Sinne lösen kann, als es bisher der Fall ist?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, ich bin gern bereit, diese Frage mit dem Herrn Bundesminister für Familie und Jugend persönlich noch einmal zu erörtern.

(Abg. Killat: Danke!)

Vizepräsident Schoettle: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Brück (Holz).

(C) **Brück** (Holz) (SPD): Herr Staatssekretär, sind Sie nicht der Meinung, daß die derzeitigen Tarife viele Familien zwingen, mit dem Auto in Urlaub zu fahren, und daß eine günstigere Tarifgestaltung sie veranlassen könnte, mit der Eisenbahn zu fahren?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich glaube, Herr Abgeordneter, Sie enttäuschen zu müssen. Ich bin nicht Ihrer Meinung. Wenn eine Familie einen Wagen hat, dann hat sie ihn in erster Linie für Familienfahrten angeschafft, und ich glaube nicht, daß eine wirtschaftliche Erwägung hier für eine Revision sprechen würde. Aber selbstverständlich wird diese Frage bei einer etwaigen Aufrollung auch von seiten der Eisenbahn, von ihren Marktspezialisten, mit berücksichtigt werden.

(Abg. Dr. Kliesing [Honnef]: Das sind wohl alle bisherigen SPD-Vorschläge zur Verbesserung der Finanzlage der Bundesbahn!)

Vizepräsident Schoettle: Wir sind in der Fragestunde, Herr Kollege Kliesing.

(Zuruf: Es war ein Zwischenruf!)

Ich rufe die Frage V/31 des Abgeordneten Wendt auf:

Trifft es zu, daß die **Bundesbahnstrecke Schwerte—Warburg** zwischen Fröndenberg und Warburg von einer zweigleisigen in eine eingleisige Hauptbahn umgebaut werden soll?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Wie mir die Deutsche Bundesbahn mitteilt, beabsichtigt sie nicht, zwischen Fröndenberg und Warburg vom zweigleisigen auf den (D) eingleisigen Betrieb überzugehen. Lediglich für den Einzugsbereich des Bahnhofs Warburg sind Untersuchungen über eventuelle **Rationalisierungsmaßnahmen** eingeleitet. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Vizepräsident Schoettle: Keine Zusatzfrage.

Frage V/32 des Abgeordneten Felder:

Welche Meinung hat der Bundesverkehrsminister zu der Forderung der Berufsverbandes der Augenärzte Deutschlands, einen **Sehtest für Führerscheininhaber** — in siebenjährigem Abstand — angesichts der Tatsache einzuführen, daß im abgelaufenen Jahre 2,5 Millionen Kraftfahrer ihr Fahrzeug mit schlechten Augen und ohne Brille steuerten?

Die Frage wird von Herrn Abgeordneten Fellermaier übernommen. Bitte, Herr Staatssekretär.

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Wie viele Kraftfahrer im vergangenen Jahr ihr Fahrzeug mit schlechten Augen und ohne Brille steuerten, ist unbekannt. Es ist bisher auch noch nicht wissenschaftlich hinreichend geklärt, welche **Zusammenhänge zwischen Sehleistung und Unfallerwartung** bestehen. Auch das vorhandene statistische Material gibt keine beweiskräftigen Unterlagen über den ursächlichen Zusammenhang zwischen der Unfallhäufigkeit und der Fehlfunktion des menschlichen Auges.

Eine auf meine Anregung hin im Zusammenwirken mit dem Bundesgesundheitsministerium gebil-

(A) dete Sachverständigenkommission beim Bundesgesundheitsamt ist gegenwärtig damit befaßt, die noch unerforschten Zusammenhänge zwischen Sehvermögen und Fahrtüchtigkeit zu klären. Erst wenn deren Vorschläge vorliegen, kann zu Ihrer Frage Stellung genommen werden.

Vizepräsident Schoettle: Eine Zusatzfrage.

Fellermaier (SPD): Herr Staatssekretär, können Sie schon sagen, wann ungefähr diese Untersuchung abgeschlossen sein wird?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Das kann ich leider nicht sagen, Herr Abgeordneter. Die Frage wird beim Bundesgesundheitsamt sehr gründlich behandelt. Ich sehe aus den Unterlagen, daß die Sachverständigenkommission drei Unterkommissionen eingesetzt hat, die zunächst jede für sich Teilgutachten auf ihrem Fachgebiet erstatten. Dann wird die Plenarkommission die drei Teilgutachten koordinieren.

Ich glaube auch nicht, Herr Abgeordneter, daß diese Frage so dringlich ist, wie sie in den letzten Tagen auf Grund der Tagung eines Augenärzteverbandes in Pressemeldungen dargestellt wurde. Die betreffende Stellungnahme des Verbandes der Augenärzte, die ja wohl in erster Linie für unser Haus bestimmt sein müßte, liegt uns auch noch nicht vor. Wir wissen also noch nicht im einzelnen, was in dieser Eingabe steht.

(B) Im übrigen darf ich, um vielleicht etwaigen Zwischenfragen zuvorzukommen, darauf aufmerksam machen, daß die Bundesrepublik, soweit mir bekannt, als einziges Land in der Welt bereits einen **Sehtest** als **Voraussetzung für die Erteilung des Führerscheins** hat. Es gibt wohl kein Land in der Welt, in dem etwas Ähnliches geschieht. Nur in England ist ein ganz roher Test, wie ich mir habe sagen lassen, in Praxis. Der Mann, der die Fahrprüfung ablegt oder der den Fahrunterricht beginnt, wird auf einen Hof geführt, es wird ihm ein Auto in einer Entfernung von etwa 25 m gezeigt, und er wird aufgefordert, die Nummer zu lesen; wenn er die Nummer lesen kann, hat er den Test bestanden. So perfektionistisch also, wie wir heute schon sind, dürfte kaum ein Land in der Welt sein, und ich glaube, wir sollten das Ergebnis der Kommission des Bundesgesundheitsamtes in Ruhe abwarten.

Vizepräsident Schoettle: Noch eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Fellermaier.

Fellermaier (SPD): Herr Staatssekretär, glauben Sie nicht, daß die hohe Unfallziffer gerade in der Bundesrepublik mindestens mittelbar mit diesen Fragen zusammenhängen könnte?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, wenn ich nach meiner persönlichen Meinung gefragt werde, würde ich sagen: In großem Umfange bestimmt nicht; ob überhaupt, das muß zu erforschen versucht werden.

Vizepräsident Schoettle: Eine Zusatzfrage des (C) Herrn Abgeordneten Rinderspacher.

Dr. Rinderspacher (SPD): Herr Staatssekretär, würden Sie die Anforderungen anderer Fachärzte an die Fahrtüchtigkeit ebenfalls berücksichtigen, z. B. von Internisten oder Psychiatern?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich würde sie genauso streng überprüfen lassen, wie das jetzt bei den Anforderungen der Augenärzte geschieht.

Vizepräsident Schoettle: Zu einer weiteren Zusatzfrage Herr Abgeordneter Hilbert.

Hilbert (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, sind Sie nicht der Meinung, daß auch ohne eine gesetzliche Regelung in der Bundesrepublik der Zweck, den doch der Antragsteller erreichen will, erreicht werden kann? Sind Sie nicht der Meinung, daß ein Appell zur Freiwilligkeit im Interesse der Führerscheininhaber vielleicht den gleichen Zweck erfüllen würde?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich persönlich möchte dieser Auffassung zuneigen, Herr Abgeordneter.

Vizepräsident Schoettle: Ich rufe dann die Frage V/33 des Abgeordneten Dr. Hellige auf:

> Beabsichtigt die Bundesregierung eine Autobahnverbindung (D) vom Zonenrandgebiet am Südharz zum Ruhrgebiet entsprechend den Vorschlägen der Industrie- und Handelskammer in Hildesheim zu schaffen?

Bitte, Herr Staatssekretär!

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, eine **Autobahnverbindung vom Südharz zum Ruhrgebiet** als nördlicher Arm der Bundesautobahn-Neubaustrecke Kassel—Ruhrgebiet ist im Ausbauplan für die Bundesfernstraßen und in den bisher hierzu vorgesehenen Ergänzungen nicht enthalten. Die Absicht, eine solche rund 150 km lange Autobahn zu schaffen, besteht demzufolge zur Zeit nicht. Die Bundesregierung wird jedoch den Vorschlag der Industrie- und Handelskammer Hildesheim vom 15. Dezember 1965, eine solche Autobahn zu bauen, eingehend prüfen.

Vizepräsident Schoettle: Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Dr. Hellige.

Dr. Hellige (FDP): Herr Staatssekretär, halten Sie die Verbindungen auf Schiene und Straße zwischen dem Südharz und dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet für befriedigend?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, ich bin der Auffassung, daß noch sehr vieles in unserem ganzen Bundesgebiet besser gestaltet werden könnte, als es heute ist. Ich habe aber bereits ge-

Staatssekretär Dr. Seiermann

(A) sagt, daß wir bereit sind, dieses Projekt zu prüfen. Sie wissen wohl selbst, daß die Auftragsverwaltung in Hannover bereits im Zusammenhang mit dem vom Land Niedersachsen in Auftrag gegebenen Generalverkehrsplan diese Linie untersucht. Wenn die Untersuchung das Verkehrsbedürfnis bestätigt, dann wird in Verhandlungen mit dem Land Niedersachsen über das weitere Schicksal des Vorschlages zu bestimmen sein.

Sie werden verstehen, daß ich heute keine Zusage machen kann. Ich kann Ihnen nur zusagen, daß die Sache nicht nur vom Land, sondern auch von uns geprüft wird und daß wir dann die entsprechenden Folgerungen werden ziehen müssen.

Vizepräsident Schoettle: Herr Abgeordneter Raffert zu einer weiteren Frage.

Raffert (SPD): Herr Staatssekretär, sind Sie bereit, das Ihnen seit längerer Zeit zu dieser Frage vorliegende Memorandum der Industrie- und Handelskammer Hildesheim in absehbarer Zeit zu beantworten?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Das wird nach Prüfung geschehen. Ich bitte zu berücksichtigen, daß im Augenblick die Haushaltsvorbereitungen gerade unsere Abteilung Straßenbau außerordentlich stark beanspruchen. Die Prüfung eines solchen Gutachtens kann nicht darin bestehen, daß ich es durchlese und (B) ein Urteil abgebe, sondern diese Prüfung nimmt schon einige Monate in Anspruch.

Raffert (SPD): Herr Staatssekretär, sind Sie bereit, in diesem Zusammenhang auch zu prüfen, ob — wenn es schon nicht möglich ist, eine neue Bundesautobahnverbindung in absehbarer Zeit einzuplanen — die weiteren aus Bundesstraßen bestehenden Verbindungen in dieses Gebiet hinein, also die B 1, B 64, B 241 und die B 7, verbesserungsbedürftig sind?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich nehme an, daß diese Prüfung in die Prüfung des Generalverkehrsplans des Landes mit einbezogen ist.

Vizepräsident Schoettle: Keine weiteren Fragen dazu. Ich rufe die Frage V/34 des Herrn Abgeordneten Dr. Marx (Kaiserslautern) auf:

> Was gedenkt die Bundesregierung zu tun, um die Benutzung kombinierter Fahrkarten für diejenigen Schichtarbeiter zuzulassen, die z. B. mit der Bundesbahn von ihrem Wohnort zum Arbeitsort und mit einem Bundesbahnbus zurückfahren müssen und seit dem 1. März 1966 gezwungen sind, zwei Fahrkarten zu lösen und damit erhöhte finanzielle Ausgaben haben?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, beim Inkrafttreten der Tariferhöhung am 1. März 1966 sind die Bestimmungen des **Bahnbustarifs** über die wahlweise **Gültigkeit im Bahnbus- und Schienenverkehr** nur unwesentlich geändert worden. Nach wie vor können Berufstätige, die gezwungen sind, (C) Schiene und Bahnbus zu benutzen, wahlfreie Zeitkarten lösen, sofern auf Grund eines allgemeinen Bedürfnisses diese für bestimmte Verbindungen zugelassen sind.

Im übrigen ist ab 1. März 1966 insofern eine wesentliche Verbesserung eingetreten, als von diesem Zeitpunkt an auf der Schiene und im Bahnbus bei gleicher Entfernung die gleichen Zeitkartenpreise erhoben werden, so daß es keine großen Schwierigkeiten bereiten würde — wenn Sie einen besonderer Ausnahmefall im Auge haben, bei dem noch Schwierigkeiten bestehen —, diesem Petitum Rechnung zu tragen.

Vizepräsident Schoettle: Herr Abgeordneter Dr. Marx zu einer Zusatzfrage.

Dr. Marx (Kaiserslautern) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, lassen Sie mich noch einmal fragen: ist es nicht richtig, daß z. B. Schichtarbeiter, die mit dem Zug zum Arbeitsort fahren und eine Monatskarte lösen und mit dem Bus zurückfahren müssen, weil kein Zug mehr fährt, zusätzlich eine halbe Monatskarte lösen müssen, so daß sich der finanzielle Aufwand bedeutend erhöht?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich glaube nicht, daß das der Fall ist. Ich wiederhole meine Bitte, daß Sie mir den von Ihnen vorgetragenen Fall schriftlich unterbreiten. Ich werde ihn gern prüfen und sehen, was sich machen läßt. (D)

Dr. Marx (Kaiserslautern) (CDU/CSU): Das werde ich gern tun.

Vizepräsident Schoettle: Ich rufe die Frage V/35 des Herrn Abgeordneten Dr. Marx (Kaiserslautern) auf:

> Kann die Bundesregierung dafür Sorge tragen, daß in jenen Fällen, wo im Berufsverkehr auf der Hinfahrt nur die Benutzung der Bundesbahn und auf der Rückfahrt nur die Benutzung von Bussen der Bundespost (oder umgekehrt) möglich ist, den Benutzern ein einheitlicher und nicht überteuerter Tarif eingeräumt wird?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, Postomnibuslinien verlaufen nur in seltenen Fällen parallel zur Schiene; ein allgemeines Bedürfnis für einen kombinierten Verkehr „Schiene/Postbus" ist daher kaum vorhanden. Ob in Einzelfällen die angeregte Sonderregelung praktiziert werden kann, wird davon abhängen, ob der Erfolg in einem vertretbaren Verhältnis zum Abrechnungsaufwand zwischen den beiden Verwaltungen steht. Ich bin jedenfalls bereit, anzuregen, daß **Bahn und Post** die Möglichkeit **gemeinsamer Zeitkarten** für diejenigen Strecken prüfen, auf denen sowohl Bahnbusse als auch Postomnibusse laufen. Tarifarische Schwierigkeiten bestehen auch hier nicht mehr, weil die Tarife seit dem 1. März in gleicher Höhe erhoben werden.

Vizepräsident Schoettle: Eine Zusatzfrage.

(A)

Dr. Marx (Kaiserslautern) (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, darf ich mich auch in diesem Fall mit einer ganzen Reihe von besonderen Fragen direkt an Sie wenden, weil es viele Fahrstrecken gibt, auf denen Bundesbahnomnibusse und Postomnibusse ineinandergefugt verkehren und es dem Inhaber der einen Karte dann einfach nicht möglich ist, mit dem anderen Bus zu fahren. Daraus ergeben sich eine Fülle von Unzuträglichkeiten.

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ja, ich bitte, mir diesen Fall mitzuteilen.

Vizepräsident Schoettle: Die Frage V/36 des Herrn Abgeordneten Schmitt-Vockenhausen wird vom Bundesfinanzminister beantwortet und mit den Fragen aus dessen Geschäftsbereich aufgerufen werden.

Damit sind wir am Ende der heutigen Fragestunde.

Ich rufe auf Punkt 2 der Tagesordnung:

Beratung der **Sammelübersicht 3** des Petitionsausschusses (2. Ausschuß) über Anträge von Ausschüssen des Deutschen Bundestages zu **Petitionen**
— Druckache V/345 —

Dazu hat das Wort die Abgeordnete Frau Jacobi (Marl).

(B)

Frau Jacobi (Marl) (CDU/CSU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Sie haben heute die Sammelübersicht 3 des Petitionsausschusses zu beraten. Ich bitte Sie, diese Sammelübersicht zu akzeptieren. Ich möchte dazu heute keinen langen Vortrag halten, sondern ich möchte Sie nur um Ihre Unterstützung in einer Frage bitten, die die Methoden unserer Arbeit betrifft. Das **Büro des Petitionsausschusses** leidet wie alle Häuser gelegentlich oder zeitweise unter einem Mangel an Arbeitskräften. Das ist es aber nicht, worum es mir heute geht, sondern es handelt sich um folgendes.

Das Büro des Petitionsausschusses hat seine Arbeit so organisiert, daß wirklich mit größter Gewissenhaftigkeit sorgfältig und umfassend jede Petition hier im Hause bearbeitet wird. An den Petitionsausschuß gelangen meistens verfahrene Angelegenheiten, und — um in dem Bilde zu bleiben — es ist schwierig, den Zug über diverse Geleise wieder rückwärts an den Ausgangspunkt zu führen, um ihn dann auf das richtige Geleis zu schieben. Wir brauchen dazu sehr häufig die Stellungnahme der Sachbearbeiter in den Ministerien, und hier habe ich eine Bitte. Ich meine, wir sind alle auch verpflichtet, die Petenten nicht lange auf Auskünfte warten zu lassen. Wir vom Petitionsausschuß, die ja wahrhaftig auch viel Arbeit mit den einzelnen Angelegenheiten haben — und sie uns auch gerne machen —, haben die Sorge, daß die **Stellungnahmen der Ministerien** manchmal sehr lange auf sich warten lassen. Wir sind der Auffassung, daß eine Stellungnahme in den Ministerien innerhalb von sechs Wochen im allgemeinen erledigt sein könnte, daß sie aber in zweimal sechs Wochen erledigt sein müßte. Denn Sorgen unserer Bundesbürger, die diese vielleicht schon über Jahre hinausschieben, sollten nicht noch einmal Jahre im Petitionsausschuß beanspruchen.

(C)

Ich habe darum die Bitte — und Sie, meine Damen und Herren, werden mich darin sicherlich unterstützen —, daß die Herren Minister in ihren Häusern darauf aufmerksam machen, daß die Sachbearbeiter gehalten sind, unsere Anfragen möglichst schnell zu bearbeiten und uns eine Stellungnahme zukommen zu lassen. Ich habe den Wunsch — ich bedauere sehr, daß die Regierungsbank leer ist —, Herr Präsident, daß das in irgendeiner Form dem Kabinett zur Kenntnis kommt und dort vielleicht an die Ministerien weitergegeben wird.

(Abg. Jahn [Marburg]: Sehr richtig!)

Wir alle sind wirklich bestrebt, unsere Bundesbürger nicht so lange warten zu lassen; denn wir alle sind angesprochen. Ich meine, das Parlament sollte in seinem Bemühen um Kontakt zum Bundesbürger, besonders zu denen, die irgendwelche Sorgen haben, auch in entsprechender Weise unterstützt werden.

(Beifall im ganzen Hause.)

Vizepräsident Schoettle: Ich danke der Frau Abgeordneten Jacobi für ihren kurzen, aber für das Haus sicher bedeutungsvollen Beitrag zur Klärung der Frage, wie wichtig das Petitionsrecht des Bürgers an das Parlament ist.

(D)

(Abg. Erler: Sehr wahr!)

Ich glaube, das Haus selber muß hinter den Wünschen der Frau Vorsitzenden des Ausschusses für Petitionen stehen und die Regierung darüber unterrichten, daß die Behandlung von Petitionen durch die einzelnen Ressorts in einer Weise erfolgen muß, die dem Recht des Bürgers, an das Parlament zu gelangen, wirklich gerecht wird.

(Allseitiger Beifall.)

Ich glaube, wir werden auf Grund dieser Vorstellungen der Frau Abgeordneten Jacobi vom Parlament aus an die Regierung heranzutreten haben.

Die Übersicht des Petitionsausschusses ist mit dem Antrag verbunden, der Bundestag wolle die in der Sammelübersicht enthaltenen Anträge annehmen. Wir stimmen darüber ab, ob das Haus dem Vorschlag des Petitionsausschusses zustimmt. Wer das tun will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Danke! — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Die Vorschläge des Ausschusses sind einstimmig angenommen.

Nun, meine Damen und Herren, kommen wir zu einer Anzahl von Geschäften. Es handelt sich um die Beschlußfassung über 19 **Einsprüche gegen die Gültigkeit der Wahl zum 5. Deutschen Bundestag** vom 19. September 1965. Diese Wahleinsprüche finden Sie in der Tagesordnung als Punkte 3 bis 21. Ich rufe sie gemeinsam auf. Wir werden allerdings über jeden einzelnen Punkt getrennt abstimmen müssen, weil das dem Gewicht dieses Vorganges entspricht.

(A)

Vizepräsident Schoettle

Ich rufe also auf:

3. Beratung des Berichts des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung (1. Ausschuß) — Wahlprüfungsangelegenheiten — über den **Wahleinspruch des Georg Greiner, Schwäbisch Hall-Steinbach, gegen die Gültigkeit der Wahl zum 5. Deutschen Bundestag vom 19. September 1965**
— Drucksache V/367 —

   Berichterstatter: Abgeordneter Dr. Vogel (Speyer)

4. Beratung des Berichts des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung (1. Ausschuß) — Wahlprüfungsangelegenheiten — über den **Wahleinspruch des Ludwig Franz, Nordhalben/Heinersberg (Ofr), gegen die Gültigkeit der Wahl zum 5. Deutschen Bundestag vom 19. September 1965**
— Drucksache V/368 —

   Berichterstatter: Abgeordneter Dr. Klepsch

5. Beratung des Berichts des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung (1. Ausschuß) — Wahlprüfungsangelegenheiten — über den **Wahleinspruch des Rudolf Härer, Emmendingen, gegen die Gültigkeit der Wahl zum 5. Deutschen Bundestag vom 19. September 1965**
— Drucksache V/369 —

   Berichterstatter: Abgeordneter Dr. Müller-Emmert

(B)

6. Beratung des Berichts des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung (1. Ausschuß) — Wahlprüfungsangelegenheiten — über den **Wahleinspruch der Adele Krüger, Lübeck-Travemünde, gegen die Gültigkeit der Wahl zum 5. Deutschen Bundestag vom 19. September 1965**
— Drucksache V/370 —

   Berichterstatter: Abgeordneter Dr. Müller-Emmert

7. Beratung des Berichts des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung (1. Ausschuß) — Wahlprüfungsangelegenheiten — über den **Wahleinspruch des Kurt Pöhn, Wiesbaden, gegen die Gültigkeit der Wahl zum 5. Deutschen Bundestag vom 19. September 1965**
— Drucksache V/371 —

   Berichterstatter: Abgeordneter Dr. Dittrich

8. Beratung des Berichts des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung (1. Ausschuß) — Wahlprüfungsangelegenheiten — über den **Wahleinspruch des RA Jürgen Fischer-Dorp, Stuttgart, gegen die Gültigkeit der Wahl zum 5. Deutschen Bundestag vom 19. September 1965 im Wahlbezirk Stuttgart III**
— Drucksache V/372 —

   Berichterstatter: Abgeordneter Dr. h. c. Güde

(C)

9. Beratung des Berichts des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung (1. Ausschuß) — Wahlprüfungsangelegenheiten — über den **Wahleinspruch des Ulrich Schäfer, Kiel, gegen die Gültigkeit der Wahl zum 5. Deutschen Bundestag vom 19. September 1965 im Wahlkreis 6 — Kiel —**
— Drucksache V/373 —

   Berichterstatter: Abgeordneter Dr. Vogel (Speyer)

10. Beratung des Berichts des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung (1. Ausschuß) — Wahlprüfungsangelegenheiten — über den **Wahleinspruch des Leopold Windisch, Mainz, gegen die Gültigkeit der Wahl zum 5. Deutschen Bundestag vom 19. September 1965**
— Drucksache V/374 —

    Berichterstatter: Abgeordneter Dr. Vogel (Speyer)

11. Beratung des Berichts des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung (1. Ausschuß) — Wahlprüfungsangelegenheiten — über den **Wahleinspruch des Erich Schreier, Duisburg-Wanheim, gegen die Gültigkeit der Wahl zum 5. Deutschen Bundestag vom 19. September 1965**
— Drucksache V/375 —

    Berichterstatter: Abgeordneter Dr. Klepsch

(D)

12. Beratung des Berichts des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung (1. Ausschuß) — Wahlprüfungsangelegenheiten — über den **Wahleinspruch des Josef Wenger, Saarbrücken, gegen die Gültigkeit der Wahl zum 5. Deutschen Bundestag vom 19. September 1965**
— Drucksache V/376 —

    Berichterstatter: Abgeordneter Dr. Klepsch

13. Beratung des Berichts des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung (1. Ausschuß) — Wahlprüfungsangelegenheiten — über den **Wahleinspruch des Hermann Schlumbohm, Hamburg, gegen die Gültigkeit der Wahl zum 5. Deutschen Bundestag vom 19. September 1965**
— Drucksache V/377 —

    Berichterstatter: Abgeordneter Dr. Müller-Emmert

14. Beratung des Berichts des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung (1. Ausschuß) — Wahlprüfungsangelegenheiten — über den **Wahleinspruch des Klaus Friedrich, Frankfurt, gegen die Gültigkeit der Wahl zum 5. Deutschen Bundestag vom 19. September 1965**
— Drucksache V/378 —

    Berichterstatter: Abgeordneter Dr. Müller-Emmert

Vizepräsident Schoettle

(A)

15. Beratung des Berichts des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung (1. Ausschuß) — Wahlprüfungsangelegenheiten — über den **Wahleinspruch des Hans Scheyhing, Ulm, gegen die Gültigkeit der Wahl zum 5. Deutschen Bundestag vom 19. September 1965**
— Drucksache V/379 —

Berichterstatter: Abgeordneter Dr. Klepsch

16. Beratung des Berichts des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung (1. Ausschuß) — Wahlprüfungsangelegenheiten — über den **Wahleinspruch des Reinhold Schölzel, Lüdenscheid, gegen die Gültigkeit der Wahl zum 5. Deutschen Bundestag vom 19. September 1965 im Wahlkreis 124 Altena/Lüdenscheid**
— Drucksache V/380 —

Berichterstatter: Abgeordneter Dr. h. c. Güde

17. Beratung des Berichts des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung (1. Ausschuß) — Wahlprüfungsangelegenheiten — über den **Wahleinspruch des Bernd Weber, Bonn, gegen die Gültigkeit der Wahl zum 5. Deutschen Bundestag vom 19. September 1965**
— Drucksache V/381 —

Berichterstatter: Abgeordneter Dr. Dittrich

(B)

18. Beratung des Berichts des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung (1. Ausschuß) — Wahlprüfungsangelegenheiten — über den **Wahleinspruch des Wilhelm Ackermann, Nördlingen, gegen die Gültigkeit der Wahl zum 5. Deutschen Bundestag vom 19. September 1965 im Land Bayern**
— Drucksache V/382 —

Berichterstatter: Abgeordneter Dr. Dittrich

19. Beratung des Berichts des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung (1. Ausschuß) — Wahlprüfungsangelegenheiten — über den **Wahleinspruch der Frau Gertrud Otte, Hildesheim, gegen die Gültigkeit der Wahl zum 5. Deutschen Bundestag vom 19. September 1965**
— Drucksache V/383 —

Berichterstatter: Abgeordneter Dr. Müller-Emmert

20. Beratung des Berichts des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung (1. Ausschuß) — Wahlprüfungsangelegenheiten — über den **Wahleinspruch des Alfons Dörner, Laubenheim, gegen die Gültigkeit der Wahl zum 5. Deutschen Bundestag vom 19. September 1965**
— Drucksache V/384 —

Berichterstatter: Abgeordneter Dr. Müller-Emmert

(C)

21. Beratung des Berichts des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung (1. Ausschuß) — Wahlprüfungsangelegenheiten — über den **Wahleinspruch des Karl Becker, Duisburg, gegen die Gültigkeit der Wahl zum 5. Deutschen Bundestag vom 19. September 1965**
— Drucksache V/385 —

Berichterstatter: Abgeordneter Dr. Müller-Emmert

Zunächst hat der Vorsitzende des Ausschusses für Wahlprüfung, Geschäftsordnung und Immunität gebeten, das Wort zu nehmen. Bitte Herr Abgeordneter Dr. Schäfer!

Dr. Schäfer (SPD): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Grundlage für die Entscheidungen, die wir nun zu treffen haben, ist Artikel 41 GG, wo gesagt ist:

> (1) Die Wahlprüfung ist Sache des Bundestages. Er entscheidet auch, ob ein Abgeordneter des Bundestages die Mitgliedschaft verloren hat.
>
> (2) Gegen die Entscheidung des Bundestages ist die Beschwerde an das Bundesverfassungsgericht zulässig.
>
> (3) Das Nähere regelt ein Bundesgesetz.

(D)

Das Bundesgesetz vom 12. März 1951, das Wahlprüfungsgesetz, regelt diese Fragen.

Es sind beim Bundestag 40 Wahleinsprüche eingegangen. Die Behandlung der Wahleinsprüche erfolgt nach dem Gesetz durch den Wahlprüfungsausschuß, der in eine Vorprüfung eintritt und der dann dort, wo es von dem Beteiligten gewünscht ist oder wo besondere Voraussetzungen nicht vorliegen, in öffentlicher Verhandlung die Frage prüft und diesem Hause einen entsprechenden Vorschlag zu unterbreiten hat. Der § 6 des Wahlprüfungsgesetzes sieht vor, daß von dem Erfordernis einer öffentlichen Verhandlung abgesehen werden kann, wenn der Einspruch nicht fristgerecht eingelegt worden ist, wenn der Einspruch, obwohl eine Frist gesetzt worden ist, nicht begründet worden ist und wenn der Einspruch offensichtlich unbegründet ist.

Der Wahlprüfungsausschuß legt Ihnen mit diesen 19 Vorschlägen zur Beschlußfassung nur Vorschläge vor, die sich auf diese Bestimmungen des § 6 des Wahlprüfungsgesetzes beziehen, bei denen also der Einspruch entweder nicht fristgerecht eingelegt und damit unzulässig ist oder die Einsprüche offensichtlich unbegründet sind.

Jede vorgeschlagene Entscheidung enthält eine Tatbestandsfeststellung, Entscheidungsgründe und eine Rechtsmittelbelehrung, wobei nicht nur auf § 48 des Gesetzes über das Bundesverfassungsgericht verwiesen, sondern die Formulierung des § 48 auch beigefügt wird, damit der Bürger, der diese Entscheidung in die Hand bekommt, weiß, wie er sich gegen diesen Beschluß des Bundestages zu wehren hat.

Dr. Schäfer

(A) Bezüglich der Mehrzahl der übrigen Einsprüche wird vom Wahlprüfungsausschuß bei den Einspruchsführern angefragt werden, ob sie öffentliche Verhandlung wünschen. Diese Verhandlungen werden dann im Laufe der nächsten Monate durchgeführt, und dem Bundestag werden darüber Vorlagen zugeleitet.

(Beifall.)

Vizepräsident Schoettle: Ich danke dem Herrn Abgeordneten. — Wir kommen nun zur Beratung. Zu jedem einzelnen Punkt liegt ein Bericht des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung vor.

Ich frage die Herren Berichterstatter, ob Sie das Wort zu den einzelnen Berichten wünschen. — Das Haus verzichtet auf die mündliche Ergänzung der Berichterstattung.

Ich eröffne die Aussprache. — Das Wort zu einem der aufgerufenen Punkte wird offenbar nicht gewünscht. Dann kommen wir zur Abstimmung.

Punkt 3: Wahleinspruch des Georg Greiner, Schwäbisch Hall-Steinbach, Drucksache V/367. Der Ausschuß schlägt vor, den Wahleinspruch zurückzuweisen. Wer diesem Vorschlag des Ausschusses zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Die Gegenprobe! — Enthaltungen? — Der Ausschußantrag ist einstimmig angenommen.

Punkt 4: Wahleinspruch des Ludwig Franz, Nordhalben/Heinersberg (Ofr.), Drucksache V/368. Der (B) Ausschuß schlägt vor, den Wahleinspruch zurückzuweisen. Wer zustimmen will, den bitte ich, ein Handzeichen zu geben. — Die Gegenprobe! — Enthaltungen? — Es ist im Sinne des Ausschußantrages beschlossen.

Punkt 5: Wahleinspruch des Rudolf Härer, Emmendingen, Drucksache V/369. Der Ausschuß schlägt vor, den Wahleinspruch zurückzuweisen. Wer zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Die Gegenprobe! — Enthaltungen? — Es ist einstimmig so beschlossen.

Punkt 6: Wahleinspruch der Adele Krüger, Lübeck-Travemünde, Drucksache V/370. Der Ausschuß schlägt vor, den Wahleinspruch zurückzuweisen. Wer dem zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Es ist einstimmig so beschlossen.

Punkt 7: Wahleinspruch des Kurt Pöhn, Wiesbaden, Drucksache V/371. Der Ausschuß schlägt vor, den Wahleinspruch zurückzuweisen. Wer zustimmen will, der gebe ein Handzeichen. — Die Gegenprobe! — Enthaltungen? — Es ist so beschlossen.

Punkt 8: Wahleinspruch des RA Jürgen Fischer-Dorp, Stuttgart, Drucksache V/372. Der Ausschuß schlägt vor, den Wahleinspruch zurückzuweisen. Wer zustimmen will, der gebe ein Handzeichen. — Die Gegenprobe! — Enthaltungen? — Es ist einstimmig so beschlossen.

Punkt 9: Wahleinspruch des Ulrich Schäfer, Kiel, Drucksache V/373. Der Auschuß schlägt vor, den Wahleinspruch zurückzuweisen. Wer zustimmen (C) will, der gebe ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Es ist einstimmig so beschlossen.

Punkt 10: Wahleinspruch des Leopold Windisch, Mainz, Drucksache V/374. Der Ausschuß schlägt vor, den Wahleinspruch zurückzuweisen. Wer zustimmen will, der gebe ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Es ist einstimmig so beschlossen.

Punkt 11: Wahleinspruch des Erich Schreier, Duisburg-Wanheim, Drucksache V/375. Der Ausschuß schlägt hier vor, den Wahleinspruch als unzulässig zurückzuweisen. Wer zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Es ist einstimmig im Sinne des Ausschußantrages beschlossen.

Punkt 12: Wahleinspruch des Josef Wenger, Saarbrücken, Drucksache V/376. Der Ausschuß schlägt vor, den Wahleinspruch zurückzuweisen. Wer zustimmen will, den bitte ich um ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Es ist einstimmig beschlossen.

Punkt 13: Wahleinspruch des Hermann Schlumbohm, Hamburg, Drucksache V/377. Der Ausschuß schlägt vor, den Wahleinspruch zurückzuweisen. Wer zustimmen will, der gebe ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Es ist so beschlossen.

Punkt 14: Wahleinspruch des Klaus Friedrich, Frankfurt, Drucksache V/378. Der Ausschuß schlägt vor, den Wahleinspruch zurückzuweisen. Wer zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — (D) Gegenprobe! — Enthaltungen? — Einstimmig beschlossen.

Punkt 15: Wahleinspruch des Hans Scheyhing, Ulm, Drucksache V/379. Der Ausschuß schlägt vor, den Wahleinspruch als unzulässig zurückzuweisen. Wer zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Es ist einstimmig so beschlossen.

Punkt 16: Wahleinspruch des Reinhold Schölzel, Lüdenscheid, Drucksache V/380. Der Ausschuß schlägt vor, den Wahleinspruch zurückzuweisen. Wer zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Es ist einstimmig so beschlossen.

Punkt 17: Wahleinspruch des Bernd Weber, Bonn, Drucksache V/381. Der Ausschuß schlägt vor, den Wahleinspruch zurückzuweisen. Wer zustimmen will, gebe ein Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Es ist einstimmig so beschlossen.

Punkt 18: Wahleinspruch des Wilhelm Ackermann, Nördlingen, Drucksache V/382. Der Ausschuß schlägt vor, den Wahleinspruch zurückzuweisen. Wer zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Es ist einstimmig so beschlossen.

Punkt 19: Wahleinspruch der Frau Gertrud Otte, Hildesheim, Drucksache V/383. Der Ausschuß schlägt vor, den Wahleinspruch zurückzuweisen. Wer zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Die Gegenprobe! — Enthaltungen? — Es ist so beschlossen.

Vizepräsident Schoettle

(A)

Punkt 20: Wahleinspruch des Alfons Dörner, Laubenheim, Drucksache V/384. Der Ausschuß schlägt vor, den Wahleinspruch zurückzuweisen. Wer zustimmen will, gebe ein Handzeichen. — Die Gegenprobe! — Enthaltungen? — Es ist so beschlossen.

Punkt 21: Wahleinspruch des Karl Becker, Duisburg, Drucksache V/385. Der Ausschuß schlägt vor, den Wahleinspruch zurückzuweisen. Wer zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. — Gegenprobe! — Enthaltungen? — Es ist so beschlossen.

(C)

Damit, meine Damen und Herren, haben wir diese Punkte erledigt. Soweit ich sehe, sind damit alle anderen Punkte auf der Tagesordnung ebenfalls behandelt und ist das Pensum für die heutige Plenarsitzung erledigt. Wir sind am Ende der heutigen Sitzung.

Ich berufe die nächste Sitzung des Deutschen Bundestages auf Freitag, den 11. März 1966, 9 Uhr ein.

Die Sitzung ist geschlossen.

(Schluß der Sitzung: 10.23 Uhr.)

(B)

(D)

(A) (C)

Anlagen zum Stenographischen Bericht

Anlage 1

Liste der beurlaubten Abgeordneten

Abgeordnete(r)	beurlaubt bis einschließlich
Dr. Achenbach *)	11. 3.
Dr. Aigner *)	11. 3.
Dr. Apel *)	11. 3.
Arendt (Wattenscheid) *)	11. 3.
Dr. Arndt (Berlin/Köln)	11. 3.
Dr. Artzinger *)	11. 3.
Bading *)	11. 3.
Dr.-Ing. Balke	26. 3.
Bergmann *)	11. 3.
Berkhan	12. 3.
Dr. Birrenbach	11. 3.
Frau Blohm	31. 3.
Blumenfeld	27. 3.
Böhm	11. 3.
Dr. Brenck	11. 3.
Dr. Burgbacher *)	11. 3.
Burger	10. 4.
Deringer *)	11. 3.
Dichgans *)	11. 3.
Dr. Dittrich *)	11. 3.
Dröscher *)	11. 3.
Eisenmann	13. 3.
Frau Dr. Elsner *)	11. 3.
Dr. Eppler	12. 3.
Faller *)	11. 3.
Felder	10. 3.
Figgen	11. 3.
Dr. Franz	11. 3.
Frieler	11. 3.
Fritsch	11. 3.
Fritz (Wiesbaden)	31. 3.
Dr. Furler *)	11. 3.
Gerlach *)	11. 3.
Dr. Gleissner	11. 3.
Freiherr von und zu Guttenberg	11. 3.
Haage (München)	11. 3.
Haase (Kellinghusen)	12. 3.
Hahn (Bielefeld) *)	11. 3.
Hamacher	31. 3.
Hauffe	11. 3.
Dr. Hofmann (Mainz)	11. 3.
Hufnagel	12. 3.
Illerhaus *)	11. 3.
Dr. Jungmann	31. 3.
Kahn-Ackermann	11. 3.
Kiep	11. 3.
Klein	18. 3.
Klinker *)	11. 3.
Frau Krappe	31. 3.
Kriedemann *)	11. 3.
Kulawig *)	11. 3.
Lenz (Brühl) *)	11. 3.
Liedtke	15. 4.
Dr. Löhr *)	11. 3.
Lücker (München) *)	11. 3.
Mauk *)	11. 3.
Memmel *)	11. 3.
Merten *)	11. 3.
Mertes	12. 3.
Metzger *)	11. 3.
Michels	10. 3.
Dr. Miessner	12. 3.
Missbach	22. 3.
Dr. h. c. Dr.-Ing. E. h. Möller	11. 3.
Dr. Morgenstern	25. 3.
Müller (Aachen-Land) *)	11. 3.
Dr. Philipp *)	11. 3.
Porten	10. 3.
Prochazka	11. 3.
Frau Renger	11. 3.
Richarts	11. 3.
Riedel (Frankfurt) *)	11. 3.
Dr. Schiller	11. 3.
Dr. Schulz (Berlin)	11. 3.
Dr. Schulze-Vorberg	11. 3.
Dr.-Ing. Seebohm	11. 3.
Seifriz *)	11. 3.
Seuffert *)	11. 3.
Dr. Starke *)	11. 3.
Strauß	11. 3.
Frau Strobel *)	11. 3.
Teriete	11. 3.
Unertl	11. 3.
Baron von Wrangel	11. 3.
Zebisch	11. 3.

(B) (D)

*) Für die Teilnahme an einer Tagung des Europäischen Parlaments

Anlage 2

Schriftliche Antwort

des Staatssekretärs Dr. Seiermann vom 4. März 1966 auf die Mündliche Anfrage des Abgeordneten **Dr. Bechert** (Gau-Algesheim) (Drucksache V/339 Frage XII/1):

> Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen einschließlich internationaler Verhandlungen, um die Lärmbelästigung der Bevölkerung in der Bundesrepublik durch zivilen Überschallflugverkehr zu vermeiden, die nach amerikanischen amtlichen Untersuchungen eine erhebliche Gesundheitsgefährdung darstellt?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß bezüglich schädlicher Lärmauswirkungen bei dem Einsatz von Überschallflugzeugen gesetzliche Maßnahmen notwendig sind. Daher wird sie auch im Bereich der ICAO notwendige Änderungen der internationalen Abkommen zu erreichen versuchen.

Im jetzigen Stadium der Entwicklung des Überschallgerätes ist es jedoch noch verfrüht, spezifische Änderungen des Abkommens von Chikago, der Anhänge oder anderer Dokumente zu konkretisieren. Die deutsche Gesetzgebung wird rechtzeitig dem Problem des Überschallverkehrs und seinen schädlichen Auswirkungen gerecht werden.

(A)

Anlage 3

Schriftliche Antwort

des Staatssekretär Dr. Seiermann vom 4. März 1966 auf die Mündlichen Anfragen des Abgeordneten **Dr. Kreutzmann** (Drucksache V/339 Fragen XII/2 und XII/3):

Was gedenkt die Bundesregierung gegen das durch die Stilllegung von Bahnbuslinien im Zonenrandgebiet verursachte erhebliche Ansteigen der Fahrkosten — teilweise auf das Doppelte und Dreifache — zu tun, insbesondere im Hinblick auf den Schriftlichen Bericht des Ausschusses des 4. Bundestages für gesamtdeutsche und Berliner Fragen — Drucksache IV/3668 —, in dem unter II Nr. 6 die Forderung erhoben wird, daß die den Schülern der weiterführenden Schulen entstehenden Fahrkosten von den Ländern übernommen werden?

Hat der Beschluß der Bundesregierung vom 16. Dezember 1964, bei den Rationalisierungsmaßnahmen der Deutschen Bundesbahn das Zonenrandgebiet auszuklammern, auch für die Bahn- und Postbuslinien Geltung?

Der Beschluß des Bundeskabinetts vom 16. Dezember 1964 befaßt sich nur mit der Stillegung von Eisenbahnen und der Punktrationalisierung. Der Omnibusverkehr der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Bundespost ist in diesem Beschluß nicht angesprochen, weil ohnedies nach dem Personenbeförderungsgesetz in jedem einzelnen Fall nicht nur bei Einstellung des Betriebs, sondern auch bei Änderungen des Fahrplans, der Haltestellen usw. die Zustimmung der Genehmigungsbehörde des Landes (Regierungspräsident) erforderlich ist.

(B) Die Deutsche Bundesbahn hat bisher im Zonenrandgebiet keine Bahnbuslinien stillgelegt. Ihre Anfrage, Herr Abgeordneter, bezieht sich — wie wir inzwischen im gegenseitigen Benehmen klären konnten — auf den Fortfall einzelner Fahrten von bestehenden Linien. Im Bahnbusverkehr kommen einzelne Fahrten nur dann in Fortfall, wenn sie völlig unwirtschaftlich sind und die Zahlung von Zuschüssen, z. B. für besondere Schüleromnibusse, abgelehnt wird. Mir ist allerdings nicht bekannt, daß es bei solchen Maßnahmen zu dem von Ihnen aufgezeigten Ansteigen der Fahrkosten gekommen ist. Es wäre zweckmäßig, wenn Sie dem Bundesverkehrsministerium in Betracht kommende Fälle mitteilen würden. Im übrigen sind die Verhandlungen mit den Ländern wegen Übernahme der Fahrkosten für Schüler noch nicht abgeschlossen.

Anlage 4

Schriftliche Antwort

des Staatssekretärs Dr. Seiermann vom 3. März 1966 auf die Mündliche Anfrage des Abgeordneten **Dr. Stammberger** (Drucksache V/339 Frage XII/4):

Warum hat die Deutsche Bundesbahn mit dem bereits für das Jahr 1965 angekündigten Wiederaufbau des kriegszerstörten Bahnhofsgebäudes Ebelsbach-Eltmann noch nicht begonnen, obwohl der Bahnhof an einer Hauptstrecke gelegen ist?

Bei der bekannten sehr schwierigen Finanzlage der Deutschen Bundesbahn war es bisher nicht möglich, den Wiederaufbau des kriegszerstörten Bahnhofsgebäudes Ebelsbach-Eltmann im Rahmen des Wirtschaftsplanes in das Bauprogramm der Deutschen Bundesbahn aufzunehmen. Auch im Jahr 1966 wird durch die erhebliche Einschränkung des Wirtschaftsplanes der Hochbausektor wieder besonders stark betroffen. Die Deutsche Bundesbahn steht vor der schweren Entscheidung, fast 70 % der bereits seit Jahren laufenden dringendsten Hochbauvorhaben 1966 mindestens vorübergehend wegen fehlender Mittel einzustellen oder erheblich zu strecken. Unter die einzustellenden Hochbauvorhaben fallen auch eine Reihe dringend notwendiger Betriebsbauten und Sozialvorhaben für das Personal. Die Deutsche Bundesbahn sieht sich deshalb nicht in der Lage, das neu zu beginnende Vorhaben Ebelsbach-Eltmann, das mit 525 000 DM veranschlagt ist, im Bauhaushalt zu berücksichtigen, auch wenn der Bahnhof an einer Hauptstrecke gelegen ist.

(C)

Wie mir die Deutsche Bundesbahn ergänzend mitteilt, beabsichtigt sie, das Vorhaben für das Jahr 1967 vorzusehen. Voraussetzung hierfür ist allerdings, daß sich die Finanz- und Kapitalmarktlage der Deutschen Bundesbahn bis dahin entspannt hat.

(D)

Anlage 5

Schriftliche Antwort

des Staatssekretärs Dr. Seiermann vom 4. März 1966 auf die Mündlichen Anfragen des Abgeordneten **Maucher** (Drucksache V/339 Fragen XII/5, XII/6 und XII/7):

Treffen Pressemeldungen zu, wonach der vollständige Ausbau der Bundesstraße 30, insbesondere der Strecke Weingarten—Ravensburg—Friedrichshafen, bis zum Jahre 1971 verschoben werden soll?

Aus welchen Gründen wurde — bei Bejahung der Frage XII/5 — der vollständige Ausbau der Bundesstraße 30 aus dem 2. Vierjahresplan gestrichen?

Ist der Bundesregierung bekannt, daß für die Bundesstraße 30 in dem Teil, der den stärksten Verkehr hat, eine unerträgliche Situation sich in kurzer Zeit ergeben wird?

Der Ausbau der Bundesstraße 30 zwischen Ulm und Friedrichshafen wird auch im 3. Vierjahresplan — also in den Jahren 1967 bis 1970 — verstärkt fortgeführt. Hierfür werden Haushaltsmittel in ganz beträchtlichem Umfang bereitgestellt. Pressemeldungen, wonach der Ausbau bis zum Jahre 1971 zurückgestellt werden soll, treffen deshalb nicht zu.

Für den Abschnitt Weingarten — Ravensburg, der die stärkste Verkehrsbelastung der Gesamtstrecke besitzt, ist im Rahmen des 3. Vierjahresplanes ein 4spuriger Ausbau vorgesehen. Nach erfolgtem Ausbau wird die Bundesstraße 30 hier auf jeden Fall den Verkehrserfordernissen gerecht werden können.

(A) **Anlage 6**

Schriftliche Antwort

des Bundesministers Stücklen vom 7. März 1966 auf die Mündlichen Anfragen des Abgeordneten **Memmel** (Drucksache V/339 Fragen XIII/1 und XIII/2):

Ist der Bundesregierung das durch das Landgericht Hildesheim als Berufungsinstanz ergangene rechtskräftige Urteil 1 S 262/64 bekannt?

Wird die Bundesregierung prüfen, ob mit Rücksicht auf das in Frage XIII/1 genannte Urteil nicht eine Verlängerung der viel zu kurzen Verjährungsfrist des § 14 des Postgesetzes vom 28. Oktober 1871 am Platze ist?

Zu 1:

Das Urteil des Landgerichts Hildesheim vom 12. Mai 1964 (1 S 262/64) ist bekannt.

Zu 2:

Es ist beabsichtigt, im neuen Postgesetz für Ansprüche aus nicht ordnungsmäßiger Gutschrift von Zahlkartenbeträgen eine längere Verjährungsfrist vorzusehen.

Ich weise nochmals darauf hin, daß berechtigte Ansprüche aus nicht ordnungsgemäß gutgeschriebenen Zahlkarten auch dann noch anerkannt werden, wenn die sechsmonatige Verjährungsfrist nach § 14 des Postgesetzes bereits verstrichen ist; und zwar so lange, wie Feststellungen über den Verbleib der eingezahlten Beträge an Hand der Belege (B) und Einzahlungslisten möglich sind, die ein Jahr lang aufbewahrt werden.

In dem vom Landgericht Hildesheim entschiedenen Fall hat der Absender erst 16 Monate nach der Einlieferung der Zahlkarte einen Nachforschungsantrag gestellt.

Anlage 7

Schriftliche Antwort

des Staatssekretärs Dr. Carstens vom 7. März 1966 auf die Mündlichen Anfragen des Abgeordneten **Dr. Jahn** (Braunschweig) (Drucksache V/339 Fragen XV/3, XV/4 und XV/5):

Kann die Bundesregierung Auskunft darüber geben, wann mit der Freigabe der während der Kriegshandlungen zwischen Indien und Pakistan beschlagnahmten sogenannten Konterbande zu rechnen ist?

Ist der Bundesregierung bekannt, daß ein großer Teil der laut Frage XV/3 beschlagnahmten Güter sich noch im Eigentum deutscher Firmen befindet?

Ist die Bundesregierung bereit, bei den Regierungen Indiens und Pakistans darauf hinzuweisen, daß die alsbaldige Freigabe der in Frage XV/3 genannten Güter im gemeinsamen Interesse besonders entwicklungspolitischer Maßnahmen liegt?

Zu 1)

Die Bundesregierung ist nach Bekanntwerden der Beschlagnahme deutscher Warensendungen in Indien und Pakistan bei der indischen und pakistanischen Regierung vorstellig geworden, um eine sofortige Freigabe zu erreichen. (C) Noch während des indisch-pakistanischen Konflikts gelang es, einzelne Beschlagnahmen aufzuheben. Hinsichtlich der Warensendungen, deren Freigabe nicht sofort zu erreichen war, erklärten die indische wie die pakistanische Regierung, daß sie zur Freigabe Zug um Zug bereit seien. Da diese Erklärungen bisher zu keinen befriedigenden Ergebnissen geführt haben, kann auch noch kein bestimmter Zeitpunkt genannt werden, wann mit der Freigabe zu rechnen ist. Die Bundesregierung hat deshalb beschlossen, einen Sonderbeauftragten im Botschafterrang einzusetzen, der die Verhandlungen mit den Regierungen Indiens und Pakistans unverzüglich aufnehmen soll.

Zu 2)

Die Antwort lautet: Ja.

Zu 3)

Die Bundesregierung hat in Noten, die am 24. Dezember in Karachi und am 30. Dezember in Neu-Delhi durch die deutschen Botschafter übergeben worden sind, darauf hingewiesen, daß eine Verzögerung der Freigabe sich nachteilig auf die wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen der Bundesregierung und den beiden Staaten auswirken könne. Sie ist in ständigem Kontakt mit den beiden Regierungen.

(D)

Anlage 8

Schriftliche Antwort

des Staatssekretärs Dr. Carstens vom 8. März 1966 auf die Mündliche Anfrage des Abgeordneten **Kahn-Ackermann** (Drucksache V/339 Frage XV/6):

Trifft es zu, daß entgegen den zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der chilenischen Regierung getroffenen Abmachungen über den Expertenstatus deutscher Auslandslehrer diese vor ihrer Ausreise nach Chile eine Verpflichtung unterschreiben müssen, die erhebliche Einschränkungen der nach dem Abkommen vereinbarten Begünstigungen darstellt?

Die Antwort lautet: Nein.

Am 1.August 1962 hat der Deutsche Botschafter in Santiago de Chile ein Abkommen zwischen der Bundesregierung und der Regierung der Republik Chile unterzeichnet, nach welchem die vom Auswärtigen Amt an Schulen in Chile vermittelten Lehrer ab 1. Januar 1963 als Erziehungsexperten im Rahmen des Abkommens über technische Hilfe vom 16. Januar 1960 anerkannt werden. Bestandteil des Abkommens vom 1. August 1962 bildet eine Note der Deutschen Botschaft vom 2. August 1962. In dieser wird festgestellt, daß von einer Begrenzung der

(A) Zollprivilegien der Auslandslehrer insoweit auszugehen ist, daß diesen die abgabenfreie Einfuhr

1. ihres Hausrats im Rahmen einer Gewichtsgrenze bis zu höchstens 2000 kg und
2. eines Kraftfahrzeugs bis 1000 kg Bruttogewicht unter der Voraussetzung der Wiederausfuhr nach Vertragsablauf zugebilligt wird, sofern vorher nicht ein Verkauf an einen gleichprivilegierten Lehrer erfolgen sollte.

Um in den Genuß der Zollbefreiungen zu gelangen, haben die Lehrer vor ihrer Ausreise im Bundesverwaltungsamt in Köln eine an das chilenische Außenministerium weiterzuleitende Erklärung zu unterzeichnen, in der sie ihre Kenntnis der Bestimmungen bestätigen und sich zu deren Beachtung verpflichten. Die Begrenzung der Zollbefreiungen stellt eine von vornherein vom chilenischen Außenministerium verlangte Bedingung für den Abschluß des Abkommens vom 1. August 1962 dar. Die die Begrenzung enthaltende Note vom folgenden Tag wurde daher von chilenischer Seite seit Bestehen des Abkommens als dessen notwendiger Bestandteil behandelt und die vorgenannte Erklärung der Lehrer von Anfang an verlangt. Der Botschaft ist nur in einem Einzelfall bekannt geworden, daß das chilenische Außenministerium den freien Verkauf eines Kraftwagens genehmigt hat. Daß sich an der Rechtslage nichts geändert hat, ergibt eine vor wenigen Tagen in einem anderen Fall ergangene Verbalnote des chilenischen Außenministeriums an die Deutsche Botschaft.

(B)

Anlage 9

Schriftliche Antwort

des Staatssekretärs Dr. Carstens vom 7. März 1966 auf die Mündliche Anfrage des Abgeordneten **Felder** (Drucksache V/339 Frage XV/8):

> Bestätigt das Auswärtige Amt eine Meldung der Fachzeitschrift „Nachrichten aus Chemie und Technik", wonach die türkische Regierung bereit gewesen wäre, ihre Universitäten für zwei oder drei Generationen mit deutschen Hochschullehrern zu besetzen, diesem Wunsch aber nur deshalb nicht entsprochen werden konnte, weil es unmöglich war, neue deutsche Professoren zu langfristigen Verträgen für die Ausscheidenden zu bekommen, da die deutsche Regierung die Altersversorgung deutscher Auslandshochschullehrer im Gegensatz zur Gepflogenheit der französischen und der englischen Regierung nicht übernimmt?

Ein derartiger Wunsch der türkischen Regierung ist der Bundesregierung nicht übermittelt worden. Die Bundesregierung wäre angesichts des Mangels an Hochschullehrern auch nicht in der Lage, einen solchen Wunsch zu erfüllen. Es darf als bekannt vorausgesetzt werden, daß sich die Bundesregierung bemüht, diesen Mangel dadurch zu verringern, daß sie in das Ausland abgewanderte Hochschullehrer zur Rückkehr in die Bundesrepublik zu gewinnen sucht.

Die Altersversorgung stellt zwar für Wissenschaftler, die nicht unter Beurlaubung durch das zuständige Kultusministerium und auf unbefristete Zeit an Hochschulen ins Ausland gehen, ein Problem dar, nicht jedoch für diejenigen, die durch (C) Vermittlung der Bundesregierung eine vorübergehende Auslandstätigkeit übernehmen. Der Mangel an Hochschullehrern, die bereit sind, vorübergehend eine Lehrtätigkeit im Ausland anzunehmen, steht daher in keinem ursächlichen Zusammenhang mit der Frage der Altersversorgung.

Anlage 10

Schriftliche Antwort

des Staatssekretärs Dr. Schäfer vom 4. März 1966 auf die Mündliche Anfrage des Abgeordneten **Schmitt-Vockenhausen** (Drucksache V/339 Frage XVI/4):

> Trifft es zu, daß heute noch Verwaltungsvorschriften zur Durchführung der am 29. Juni 1961 vom Deutschen Bundestag verabschiedeten 3. Novelle zum G 131, insbesondere zu den §§ 42 und 72, fehlen?

Die Durchführung der Dritten Novelle zum G 131 ist nicht durch Verwaltungsvorschriften, sondern durch Rundschreiben des Bundesministers des Innern geregelt worden. Bereits am 3. Oktober 1961 erging ein umfangreiches Rundschreiben zum wichtigsten Teil der Dritten Novelle, nämlich zum Abschluß der Unterbringung. Es ist im Gemeinsamen Ministerialblatt 1961 S. 736 veröffentlicht worden. Am 12. Februar 1962 wurde das Rundschreiben über die Zahlung von Entlassungsgeld erlassen (GMBl. (D) S. 64). Die Ausführungsbestimmungen zu § 56 Abs. 1, 2 G 131 (Gewährung von Beihilfen und Unterstützungen) vom 15. Juni 1963 sind im GMBl. S. 231 veröffentlicht worden. Von der Aufzählung der nicht veröffentlichten Rundschreiben, auch zu § 42 G 131, darf ich absehen.

Verwaltungsvorschriften zu den Änderungen der §§ 42 und 72 G 131, die auch die Vierte Novelle zum G 131 berücksichtigen, sind vorbereitet. Sie werden bis zum 1. Januar 1967 erlassen werden.

Anlage 11

Schriftliche Antwort

des Staatssekretärs Dr. Schäfer vom 4. März 1966 auf die Mündliche Anfrage des Abgeordneten **Felder** (Drucksache V/339 Frage XVI/5):

> Wann ist mit einer Entscheidung des Bundesinnenministeriums über die von der Gemeinde Stein bei Nürnberg beantragte Einreihung in die Ortsklasse S zu rechnen?

Für eine Einreihung der Gemeinden in die Ortsklasse S ist der Erlaß einer Rechtsverordnung durch die Bundesregierung nach § 13 Abs. 2 des Bundesbesoldungsgesetzes erforderlich, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf. In der schriftlichen Antwort auf die Frage des Herrn Abgeordneten Dröscher zur Fragestunde am 2. Dezember 1965 ist

(A) bereits darauf hingewiesen worden, daß die Mittel für eine Höherstufung der vorgeschlagenen 514 Orte im Rechnungsjahr 1966 nicht verfügbar seien und daß deshalb geprüft werde, ob vorerst eine enger begrenzte Zahl von Orten höhergestuft werden solle. Diese Prüfung ist noch nicht abgeschlossen.

Anlage 12

Schriftliche Antwort

des Staatssekretärs Dr. Schäfer vom 4. März 1966 auf die Mündliche Anfrage des Abgeordneten **Dr. Wörner** (Drucksache V/339 Frage XVI/6):

Ist die Bundesregierung bereit, von ihrer seitherigen Auslegung des § 6 Abs. 2 des Gesetzes über die Gewährung einer jährlichen Sonderzuwendung abzugehen, wonach wehrpflichtige Bundesbeamte bei Ableistung der Wehrdienstzeit verminderte Sonderzuwendungen erhalten und dadurch ungerechtfertigt schlechter gestellt werden als Bundesbeamte, die keinen Wehrdienst abzuleisten haben?

Ihre Frage spricht von der „seitherigen Auslegung" des § 6 Abs. 2 des Gesetzes über die Gewährung einer jährlichen Sonderzuwendung. Hierzu darf ich auf folgendes aufmerksam machen: Nach dem genannten Paragraphen vermindert sich der Grundbetrag der Sonderzuwendung um ein Zwölftel für jeden Kalendermonat, für den dem Berechtigten keine Bezüge zugestanden haben. Die Frage, unter welchen Voraussetzungen Dienstbezüge oder Unter-(B) haltszuschüsse während der Ableistung des Grundwehrdienstes oder einer Wehrübung zustehen, beantwortet sich nach dem Arbeitsplatzschutzgesetz. Werden hiernach Bezüge weitergezahlt, tritt auch keine Kürzung des Grundbetrages der Sonderzuwendung ein. Wird ein Beamter vor Vollendung des fünfundzwanzigsten Lebensjahres zum Grundwehrdienst oder vor Ableistung eines Wehrdienstes von zwölf Monaten zu einer Wehrübung einberufen, ist er nach § 9 Abs. 1 des Arbeitsplatzschutzgesetzes ohne Dienstbezüge oder Unterhaltszuschuß beurlaubt. Er erhält dann Leistungen nach Maßgabe des Wehrsoldgesetzes, die nicht zu den Bezügen gehören, die in § 6 des Gesetzes über die Gewährung einer jährlichen Sonderzuwendung abschließend aufgezählt sind und daher der Berechnung des Grundbetrages der Sonderzuwendung zugrunde gelegt werden müssen.

Es handelt sich hier also nicht, wie Sie anzunehmen scheinen, um eine Frage der Gesetzesauslegung durch die Bundesregierung, sondern um eine automatische Rechtsfolge, die sich für die Sonderzuwendung aus der Rechtslage ergibt, die durch das Arbeitsplatzschutzgesetz begründet ist. Diese Rechtsfolge ist vom Gesetzgeber bei der Verabschiedung (C) des Gesetzes über die Gewährung einer jährlichen Sonderzuwendung für vertretbar gehalten worden. Es handelte sich übrigens um ein Initiativgesetz. Eine Änderung der Rechtslage ist nur durch Gesetzesänderung möglich.

Anlage 13

Schriftliche Antwort

des Staatssekretärs Dr. Seiermann vom 9. März 1966 auf die Mündliche Anfrage des Abgeordneten **Dr. Wörner** (Drucksache V/386, Frage V/4, V/5 und V/6):

Wird dafür gesorgt, daß die Pläne zur Stillegung von Bundesbahnstrecken im Zuge der Rationalisierung der Deutschen Bundesbahn laufend mit den sonstigen Verkehrsplanungen des Bundes und der Länder abgestimmt werden?

Wird die Bundesregierung sicherstellen, daß bei der Auswahl von stillzulegenden Bundesbahnstrecken nicht nur Gesichtspunkte der Rentabilität, sondern vor allem auch die sonstige Verkehrslage des betroffenen Gebiets berücksichtigt werden?

Ist die Bundesregierung bereit, bei ihren Straßenbauprogrammen die von der Stillegung von Bundesbahnstrecken betroffenen Gebiete künftig vorrangig zu berücksichtigen, um die im Interesse einer vernünftigen Raumordnung unerläßliche Gleichmäßigkeit der Verkehrsbedienung aller Räume zu sichern?

Die Stillegung, wie auch die Teilstillegung, von Nebenbahnen der Deutschen Bundesbahn sind Maßnahmen, die eingehende Erhebungen über die wirtschaftliche Bedeutung und die Entwicklung des betroffenen Gebietes voraussetzen. Selbstverständlich werden die Gesichtspunkte der Raumplanung sorgfältig geprüft, ebenso wie die Konsequenzen, auch (D) die straßenbaulichen Notwendigkeiten, die sich aus einer Ablösung oder Ergänzung des Leistungsangebotes der Schiene durch andere Verkehrsmittel ergeben. Die Rückwirkung geplanter Maßnahmen auf die Verkehrslage des betroffenen Gebietes wird nicht zuletzt durch rechtzeitiges Einschalten der obersten Landesverkehrsbehörden gewährleistet. Damit wird sichergestellt, daß neben den Interessen der Deutschen Bundesbahn auch die jeweiligen örtlichen Belange eingehend gewürdigt werden, um eine optimale Verkehrsbedienung sicherzustellen.

Die Bundesregierung hat sich in dem von ihr am 26. Januar 1966 verabschiedeten Verkehrspolitischen Programm eingehend mit der Anpassung des Leistungsangebotes der einzelnen Verkehrsträger an die veränderte Nachfrage befaßt. Im Sinne einer volkswirtschaftlich optimalen Bedienung des Flächenverkehrs soll die Verkehrsbedienung möglichst verbessert werden. Dies gilt besonders für die wirtschaftlich schwachen und verkehrsungünstig gelegenen Gebiete. Im Rahmen der Weiterführung aufeinander abgestimmter Programme für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur werden diese Gedanken Berücksichtigung finden.

